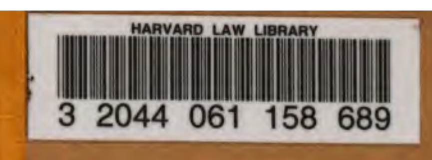


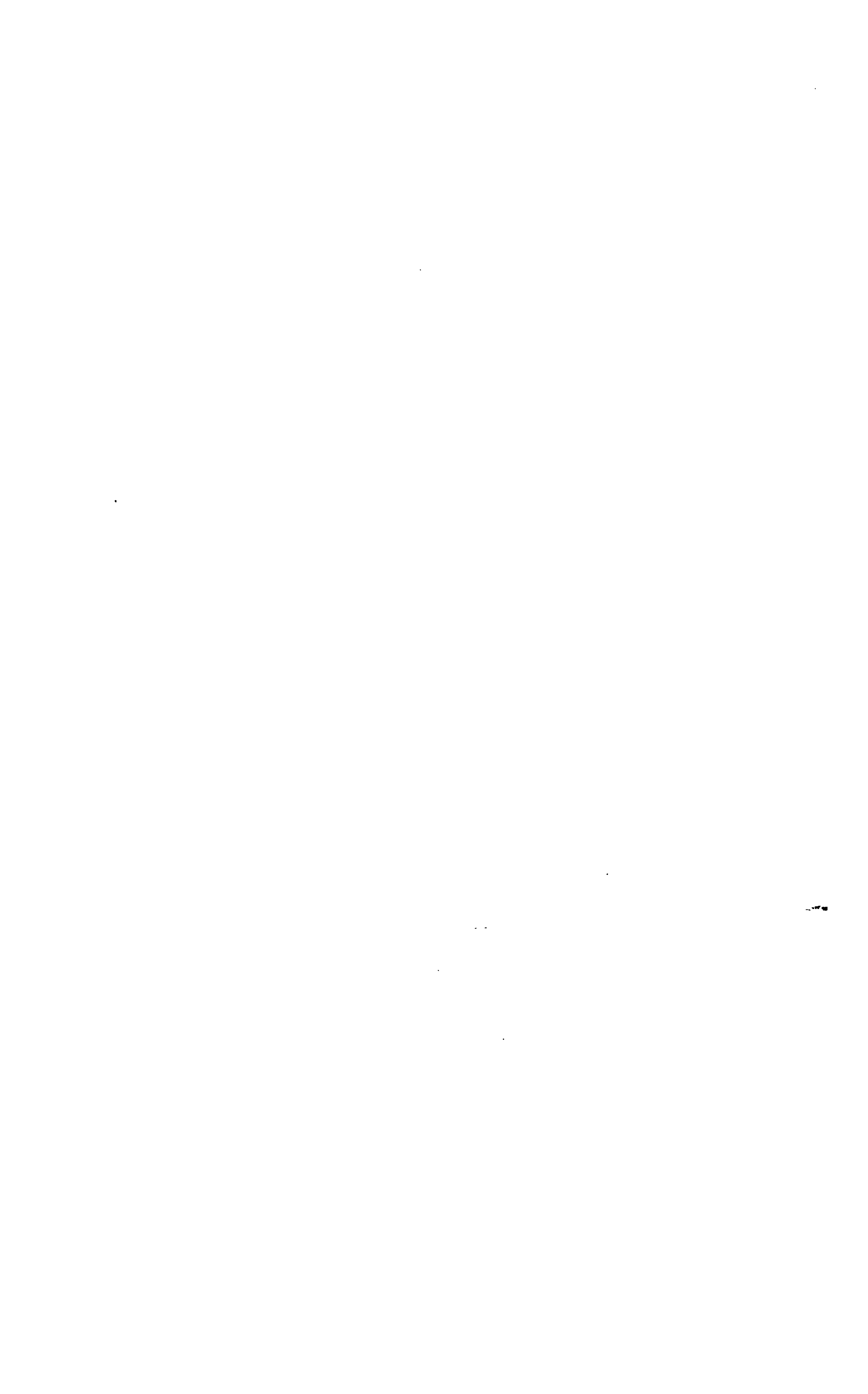
Hübner

Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise in Bezug auf die Kriegskontrebande




SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS





Die Theorie
von der Einheitlichkeit der Reise in Bezug auf die Kriegskontrebande.

Eine völkerrechtliche Studie.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Paul Hübner

aus Neisse

Referendar am Kgl. Amtsgericht in Ziegenhals.

Approbiert am 20. Januar 1908.

Neisse.

F. Bär's Buchdruckerei, G. m. b. H.

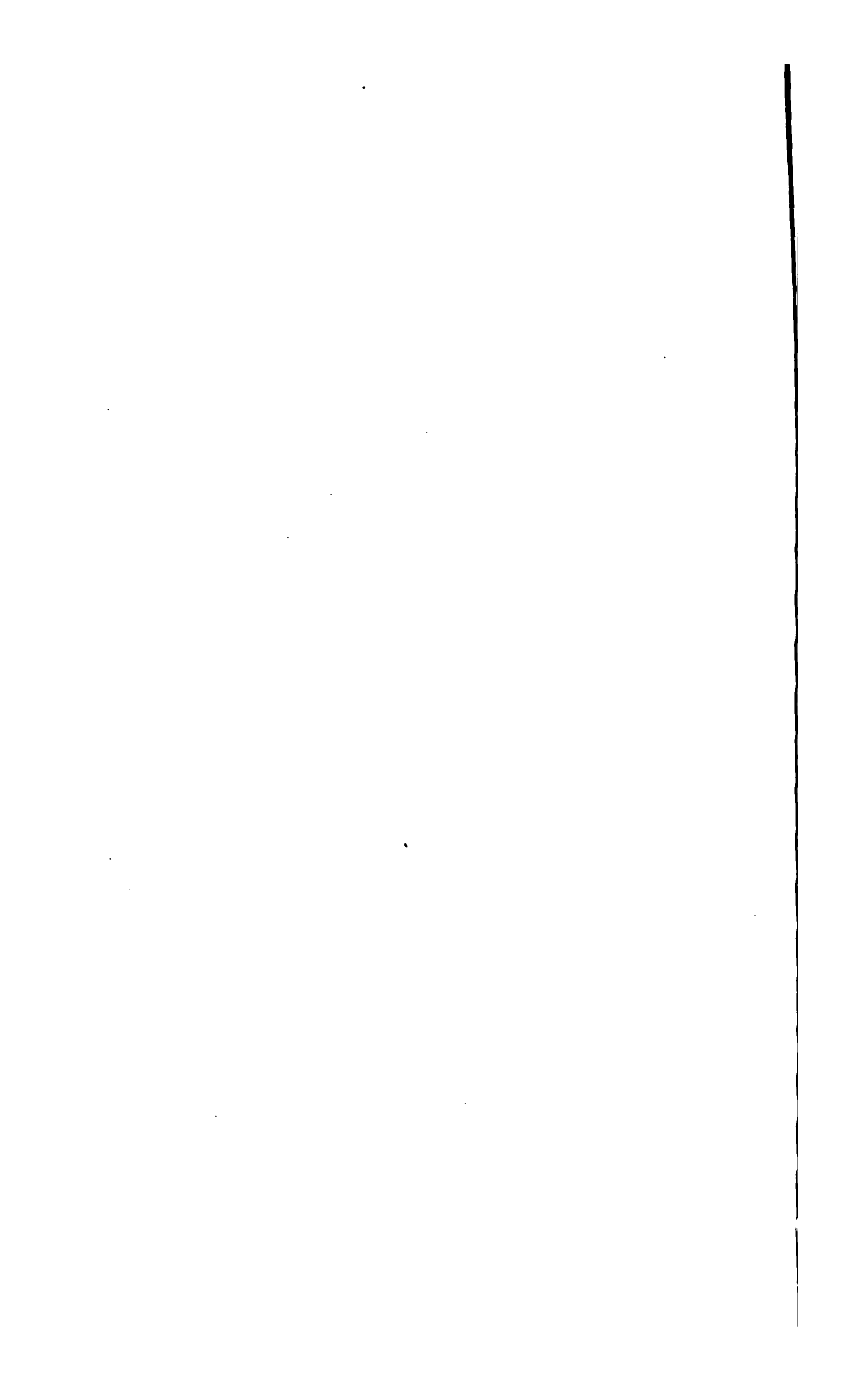
1908.

Referent: Univ.-Professor Dr. Allfeld.

Meinen Eltern

in Dankbarkeit

gewidmet.



Inhalts-Übersicht.

Literatur.

Aegidi und Klauhold, Frei Schiff unter Feindes Flagge, Hamburg 1868.

Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. XIV, XV.

Bluntschli, Das moderne Kriegsrecht der zivilisierten Staaten. Nördlingen, 2. Aufl. 1874.

Bluntschli, Das Beuterecht im Kriege und das Seebeuterecht insbesondere. Nördlingen 1878.

Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, 3. Aufl. übers. von Grah 1904.

Brusa, L'affaire du Doelwijk, Revue générale de droit international public. IV, S. 157 f.

Calvo, Le droit international théorique et pratique. 3. Ed. Paris 1880/81.

Correspondence respecting the action of Her Majesty's Naval authorities with regard to certain foreign vessels. Engl. Blaubuch vom März 1900, abgedruckt in Nouveau Recueil Général des Traités. Bd. 29, S. 456 f.

Despagnet, Chronique sur la guerre Sud-Africaine Revue générale de droit international public. Bd. VII S. 805 f.

Diéna, Le jugement du Conseil des prises d'Italie dans l'affaire du Doelwijk. Journal du droit international privé. Bd. XXIV S. 268 f.

Dupuis, Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. Paris 1899.

Fauchille, La théorie du voyage continu en matière de la contrebande, de guerre. Rév. gén. IV, S. 297 f.

Fedozzi, Le droit international et les récentes hostilités italo-abyssines. Revue de droit international. Bd. 29 S. 49 f.

Ferneck, Hold von, Die Kriegskontrebande. Wien 1907.

Fleischmann, Völkerrechtsquellen. Halle 1905.

Geffcken, Das Seekriegsrecht in Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts. Bd. IV, S. 545 f.

Gessner, Le droit des neutres sur mer. 2. Ed. Berlin 1876.

Hartmeyer, Zum Recht der Kriegskontrebande. Berlin 1903.

Heffter, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. 5. Ausgabe. Berlin 1867.

Heilborn, Das System des Völkerrechts entwickelt aus den völkerrechtl. Begriffen. Berlin 1896.

Heinze, Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer. Heidelberg 1900.

Kleen, Lois et usages de la neutralité. Paris 1898 und 1900.

Knight, Des Etats neutres au point de vue de la contrebande de guerre. Paris 1903.

Journal du droit international privé. Paris, Jahrgänge 1897/98, Bd. 24, 25.

Lehmann, Die Zufuhr von Kriegskontrebandewaren nach kriegführenden Ländern seitens Neutraler. Kiel 1877.

Lescure, Charles de. Le traitement des neutres sur mer. Montpellier 1903.

von Liszt, Das Völkerrecht. 4. Aufl. 1906.

von Martens, Versuch über Kaper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen. Göttingen 1795.

von Marquardsen, Der Trentfall. Erlangen 1862.

Mirbach, Freiherr von, Das Durchsuchungsrecht. Berlin 1903.

Ortolan, Règles internationales et Diplomatie de la Mer. Paris 1864.

Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. 2. Aufl. Berlin 1903.
Phillimore, Sir Robert, Commentaries upon international law. 3. éd. London 1879/89.
Rémy, Théorie de la continuité du voyage. Paris 1902.
Revue de droit international et de législation comparée. Bruxelles, Jahrgänge 1893, 1897, Bd. XXV, XXIX.
Revue générale de droit international public. Paris, Jahrgänge 1897, 1900, 1904.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. 2. Aufl. Stuttgart 1899.
Thonier, De la notion de contrebande de guerre. Bordeaux, 1904 und 1907.
Sir Travers Twiß, La théorie de la continuité du voyage. Paris 1877.
Triepel, Völkerrecht und Landesrecht. Leipzig 1899.
Ullmann, Völkerrecht. Freiburg i. B. 1898.
Ullmann, Der deutsche Seehandel und das Seekriegs- und Neutralitätsrecht. München 1900.
Vattel, Le droit des gens. Nouvelle édition par Pradier-Fodéré. Paris 1863.
Vossen, Die Kontrebande des Krieges. Erlanger Dissertation 1896.
Wheaton, Eléments du droit international. Paris und Leipzig 1848.
Wiegner, Die Kriegskontrebande im Völkerrecht und in der Staatenpraxis. Berlin 1904.

Erster Teil.

Die feindliche Bestimmung der Kontrebande.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung, daß jeder Krieg nicht nur für die beteiligten Kriegsparteien neue Rechtsverhältnisse erzeugt, sondern auch für die nichtbeteiligten Staaten Voraussetzung der Entstehung von Rechten und Pflichten den Kriegsparteien gegenüber ist. Diese Rechte und Pflichten faßt man zusammen in den Begriff der Neutralität. Für die Neutralen ist der Krieg eine res inter alios gesta; sie haben als souveräne Staaten ein Recht darauf, möglichst unberührt vom Kriege die friedlichen Beziehungen mit beiden Kriegsparteien gleichmäßig fortzusetzen; ihre Pflicht ist es andererseits, sich jeder Handlung zu enthalten, welche die Kriegsführung des einen oder des anderen Teiles begünstigen würde.

In eine besonders schwierige Lage gerät dadurch in jedem Kriege der neutrale Seehandel. Nehmen wir an, der neutrale Staat stand im Frieden in sehr regem Handelsverkehr mit einer der Kriegsparteien. Unendlich viel Handelsbeziehungen knüpften ihn an diesen kriegführenden Staat, sodaß beide Länder, was Ein- und Ausfuhr anlangt, aufeinander angewiesen waren. Bricht nun ein Krieg aus, dann wird der Neutrale bestrebt sein, uneingeschränkt diesen Handel fortzusetzen und sich auf sein gutes Recht als unabhängiger Staat berufen. Die Frage gewinnt an allgemeiner Bedeutung, als es bei dem stetig wachsenden Weltverkehr immer weniger zu vermeiden sein wird, daß die neutralen Staaten, die an dem internationalen Verkehr teilnehmen, von dem Kriege nicht betroffen werden. Der Kriegführende wiederum wird mit allen Kräften zu verhindern suchen, daß seinem

Gegner aus dieſem Handel neue Hilfsmittel erwachſen. Die ausgedehnten Handelsbeziehungen, die der Neutrale aufrecht erhalten möchte, bringen dieſen nur allzu leicht in Konflikt mit ſeiner Pflicht, keiner Kriegspartei ſeine Unterſtützung zu leihen. Alles das nun, was ein neutraler Untertan einer Kriegspartei nicht zuführen darf, ohne dieſe Pflichten zu verletzen, pflegt man als Kontrebande zu bezeichnen, deren Wegnahme man den Kriegführenden als Akt der Notwehr geſtattet. Man erkennt, daß Neutralität und Kontrebande zwei eng verbundene Begriffe ſind, von denen das eine nicht ohne das andere ausgebildet werden konnte. Auf die Entwicklung des Rechts der Kontrebande iſt die Unbeſtändigkeit und ſchwankende Entwicklung des Neutralitätsrechts von großem Einfluß geweſen. Die Kontrebande iſt einmal als nobilissima iuris gentium quaestio bezeichnet worden. Die Frage birgt aber ſelbſt wieder zahlreiche noch unbeantwortete Fragen in ſich. Theorie und Staatenpraxis haben ſich im Laufe der Jahrhunderte vergeblich bemüht, Einheitlichkeit in den Anſchauungen über die Kontrebande herbeizuführen. Die Pariſer Seerechtsdeklaration geſtattet die Wegnahme der Kontrebande nicht nur, wenn ſie in feindlichem Privateigentum oder an Bord eines Schiffes mit feindlicher Flagge iſt, ſondern auch wenn ſie ſich in neutralem Eigentum an neutralem Schiffsbord befindet. Den Begriff der Kontrebande zu beſtimmen und zu begrenzen, hat man nicht unternommen. Die Deklaration vermeidet es augenſichtlich, eine Definition zu geben. Man ſchreckte vor der Schwierigkeit der Aufgabe zurück. Eine Beratung auf der erſten Haager Friedenskonferenz ſcheiterte an dem Widerſtande Englands. Hat man ſich früher mehr über den Umfang und die Rechtsfolgen der Kontrebande geſtritten, ſo wird man heutzutage ſich immer mehr bewußt, daß wir noch weit davon entfernt ſind, eine Einigung über den Begriff der Kontrebande ſelbſt zu erzielen. So iſt beſonders in den letzten Jahrzehnten ein Streit darüber entbrannt, was man unter dem Erfordernis der feindlichen Beſtimmung der Kontrebande

zu verstehen habe. Der Neutrale wird den verbotenen Waren eine Bestimmung geben müssen, pflegt man allgemein zu sagen. Wie verhält sich nun diese Bestimmung zu dem Begriff der Kontrebande? Ist sie notwendiges Element dieses Begriffs, oder ist sie nur accessorischer Natur.[1]) Letztere Ansicht vertreten diejenigen Schriftsteller, die in erster Linie die „Natur" der Ware entscheiden lassen. Sie kennen nur den Begriff der absoluten Kontrebande, der Kontrebande per se. Art und Beschaffenheit der Ware können jedoch nicht ausschlaggebend sein. Daher verlangen sie, daß die „örtliche Bestimmung" hinzutrete.[2]) Wer mehr auf den zufälligen Charakter der Kontrebande sieht und den Begriff der relativen Kontrebande, wie ihn Grotius aufgestellt hat, annimmt, wird einen andern richtigeren Weg einschlagen. Für diesen wird ein Gegenstand nur dann zur Kontrebande, wenn er für den Gebrauch zum Kriege bestimmt ist (destination d'emploi). In diese Bestimmung zum Gebrauch ist bereits die „örtliche Bestimmung" inbegriffen. „Die Zufuhr der Ware", schreibt Hold v. Ferneck, „ist ja nur ein Mittel, die Ware in den Gebrauch des Feindes zu geben." Die gleiche Ansicht äußert Marquardsen[3]) in seinem Buche „Der Trentfall": „Der völkerrechtswidrige Charakter des Geschäfts mit der Ware wird nicht durch ihren allgemeinen Charakter, sondern nur durch die Umstände der Beförderung bestimmt. Somit ist alle und jede Kontrebande zufällig (contrebande par accident). Wenn der neutrale Handelstreibende im eignen Lande, aber sonst auf neutralem Gebiet Waffen und Munition an die Agenten der Kriegführenden verkauft, findet der Begriff Kontrebande darauf keine Anwendung. Der neutrale Staat mag ein solches Geschäft aus übergroßer Ängstlichkeit vor dem Zorn eines mächtigeren Kriegführenden verbieten, eine internationale Rechtsvorschrift dagegen besteht nicht. Ebenso ist die einem Untertan des Krieg-

[1]) Hold v. Ferneck, „Die Kriegskontrebande" S. 54.

[2]) Thonier, De la notion de contrebande de guerre, S. 145.

[3]) Marquardsen, Der Trentfall, S. 37.

führenden oder dem Staate selbst gehörige Kriegsmunition, so lange sie im neutralen Gebiet verbleibt, keine Kontrebande. Sie wird erst durch den Eintritt auf das Kriegsgebiet konfiskabel". Die gleiche Auffassung vertritt die japanische Deklaration vom Jahre 1904, die gewisse Gegenstände, wie Lebensmittel, Pferde, Holz usw. nur dann als Kontrebande gelten lassen will, s'ils sont en route à déstination des troupes ennemies ou de places ennemies où ils pouissent être utilisés pour la guerre.[1]) Überhaupt kann man sagen, daß Theorie und Staatenpraxis fast ausschließlich unter der Bestimmung der Kontrebande die Bestimmung für den Gebrauch verstehen. So ist denn auch das Institut de droit international, das die gegenteilige Ansicht vertritt und sich an die „örtliche Bestimmung" hält, mit seiner Ansicht vereinzelt geblieben.[2]) Daß der Ausdruck „Bestimmung" besonders glücklich gewählt ist, kann man nicht gerade behaupten. Er hat zu einem Irrtum Anlaß gegeben, in den gerade die älteren Schriftsteller verfallen sind. Damit der Tatbestand der Kontrebande gegeben sei, sei auch noch die Absicht des Absenders erforderlich, die eine Kriegspartei zu begünstigen. Vor allem sind es die Anhänger der Lehre von der relativen Kontrebande, die zum Vorhandensein von Kontrebande den Zweck, den der Neutrale mit dem Transport verbindet, ausschlaggebend sein lassen. In diesem Sinne schreibt Bluntschli: „Die Zufuhr von Gegenständen, welche auch dem friedlichen Gebrauch zu dienen, ... darf nur ausnahmsweise als Kriegskontrebande behandelt werden, ... wenn im einzelnen Falle erweisbar ist, daß die Zufuhr einen unmittelbaren Bezug auf die Kriegführung hatte und zugleich die Unterstützung derselben beabsichtigt war."[3])

Bluntschli läßt ganz außer acht, daß nicht so sehr die Absicht, den Feind zu unterstützen, als vielmehr kauf-

---

[1]) Thonier, S. 147.

[2]) Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. XV, S. 231.

[3]) Bluntschli, Das moderne Kriegsrecht der zivilisierten Staaten. § 813.

männische Spekulation den Neutralen bestimmt, den Kriegführenden Hilfsmittel zuzuführen. Kein Mensch wird verlangen, daß der Kriegführende nach den Beweggründen, die den Neutralen zu einem solchen Transport veranlassen, forsche oder gar bei Fehlen einer Absicht irgendwelcher Begünstigung die neutrale Zufuhr unbehelligt lasse. Sieht der Kriegführende, daß sein Gegner aus dem Handel der Neutralen, mögen deren Beweggründe sein wie sie wollen, großen Nutzen zieht, so wird er sich gegen einen solchen Handel mit allen Kräften wehren. Es ist sogar ganz gleichgültig, ob diese Zufuhr gegen den Willen des Absenders erfolgt. Nehmen wir an, ein Schiff mit verbotenen Waren an Bord ist verschlagen worden und die Möglichkeit liegt vor, daß der Feind sich der ihm willkommenen Ladung bemächtigt, dann werden wir doch der einen Kriegspartei ein Wegnahmerecht zugestehen müssen. Das wird schon durch die Notwehr geboten sein. Von den neueren Schriftstellern ist denn auch dieser Standpunkt, der die Absicht einer Begünstigung des Feindes als Begriffsmerkmal der Kontrebande aufstellte, gänzlich verlassen worden. Hold v. Ferneck schreibt: „Freilich ist nicht ausgeschlossen, daß die absichtliche bezw. wissentliche Zufuhr von Kontrebande einer strengeren Repression unterliegt. Begrifflich ist aber nicht der Zweck, den der Zuführende mit dem Transport verbindet, sondern der Zweck, welchem die Ware dienstbar gemacht wird, wenn sie einmal in den Besitz des Kriegführenden gelangt ist.“[1])

Größer sind die Schwierigkeiten, schärfer werden die Gegensätze in Theorie und Praxis, wenn es sich darum handelt, zu entscheiden, in welchem Fall die Ware für den Gebrauch des Feindes bestimmt ist. Übereinstimmend hält man die „feindliche Bestimmung“ der Kontrebande dann für gegeben, wenn sowohl Schiff wie Ladung nach einem feindlichen Hafen gerichtet sind. Niemand hat in diesem Falle etwas gegen die Wegnahme der Kontrebande einzuwenden.

---

[1]) Hold v. Ferneck, a. a. O. S. 55.

Schwierigkeit entsteht aber, wenn Schiff und Ladung nicht die gleiche Bestimmung aufweisen, wenn die Bestimmung des einen neutral, des anderen feindlich ist. Entscheidet die Bestimmung des Schiffes oder die Bestimmung der Ladung bei der Wegnahme? Der Beobachter wird leicht zwei Systeme unterscheiden, denen sich die übrigen Staaten zugewandt haben, je nachdem sie die Bestimmung des Schiffes oder der Ladung für das allein Ausschlaggebende halten. England läßt die Bestimmung des Schiffes entscheiden. In dem Manual of Naval Prize Law vom Jahre 1866 ist folgende vielzitierte Regel enthalten: „The destination of the vessel is conclusive as to the destination of the goods on board". Wenn die Bestimmung des Schiffes, so heißt es weiter, feindlich ist, muß gleichfalls die Bestimmung der an Bord befindlichen Waren als feindlich angesehen werden, wenn auch aus den Papieren und anderen Zeugnissen hervorgeht, daß die Waren selbst nicht für einen feindlichen Hafen bestimmt sind, wohl aber nach einem neutralen Hafen weitertransportiert werden sollen. Ist andrerseits die Bestimmung des Schiffes neutral, dann soll die Bestimmung der Waren als neutral angesehen werden, wenn auch aus den Papieren und anderen Zeugnissen hervorgehen mag, daß diese Waren für den Feind bestimmt sind, sei es nach Umladung oder mittelst eines Transportes zu Lande oder auf andere Weise. Italien läßt gleichfalls die Bestimmung des Schiffes entscheiden.[1]) Der Art. 215 des Gesetzbuchs für die italienische Handelsmarine vom 24. Oktober 1874 bestimmt, daß die ganz oder zum Teil mit Kontrebande beladenen neutralen Schiffe, die für das Feindesland bestimmt sind, beschlagnahmt und in einen der italienischen Häfen geführt werden, wo das Schiff und die Kontrebandewaren genommen und der unverfängliche Teil der Ladung den Eigentümern wieder zur Verfügung gestellt werden. Den entgegengesetzten Standpunkt nimmt in dieser Frage Frankreich ein, das nur auf die Bestimmung der

---

[1]) Fauchille, La théorie du voyage continu, Revue générale de droit international public, Bd. IV, S. 300.

Ware sieht. Das französische Reglement vom 26. Juli 1778, das noch heute in Geltung ist,[1]) erklärt: „on doit arrêter les navires des Etats neutres qui sont chargés de marchandises de contrebande destinées à l'ennemi".

Dieselbe Bestimmung finden wir wieder in dem Art. 6 der franz. Instruktionen aus den Jahren 1854 und 1870. Der Urteilsspruch des Prisengerichts, der in Sachen der „Frau-Houwina" erging, hat sich dieser Auslegung angeschlossen. „La contrebande de guerre est saisissable sous pavillon neutre quand elle appartient à l'ennemi ou quand elle est dirigée vers le territoire, les armées ou les flottes de l'ennemi". Nach diesem System sind also die Kontrebandeartikel dann der Wegnahme unterworfen, wenn sie nach den Schiffspapieren für einen feindlichen Hafen bestimmt sind, wenn auch das Schiff selbst nach einem neutralen Hafen geht; umgekehrt können sie nicht weggenommen werden, wenn zwar das Schiff einen feindlichen Bestimmungshafen hat, die Waren selbst nach einem neutralen Hafen gehen.

Welchem System soll man nun den Vorzug geben? Zunächst hat das englische System praktisch den Erfolg, solche Schiffe, deren verbotene Ladung einen neutralen Bestimmungsort hat, die aber unterwegs einen feindlichen Zwischenhafen anzulaufen bestimmt sind, wegzunehmen, damit die Waren nicht gelöscht werden können, sowie zu verhindern, daß Schiffe mit feindlichem Bestimmungshafen bis zu diesem die für neutrale Zwischenhäfen bestimmten Kontrebandenwaren behalten können.[2]) Wenn wir von diesem mehr praktischen Zweck absehen, läßt sich die Frage, ob Bestimmungshafen des Schiffes oder Bestimmungsort der Ladung für die feindliche Bestimmung der Kontrebande ausschlaggebend sein soll, nicht ohne prinzipielle Erörterung entscheiden. Schafft die Zufuhr für den Feind mittelst eines Schiffes die Kontrebandeeigenschaft oder schon die Ware an sich? Um die feindliche Bestimmung als vorhanden ansehen zu können, ist

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 300.

[2]) Hold v. Ferneck, a. a. O. S. 57.

aber meiner Meinung nach eine Reise unbedingt erforderlich, die nur durch ein Schiff bewerkstelligt werden kann. Die Anhänger der Lehre von der absoluten Kontrebande werden dies freilich in Abrede stellen. Wir müssen uns aber vor Augen halten, daß eine unerlaubte Unterstützung des Feindes eine unmittelbare Gefahr für den Feind erst in der Annäherung des Schiffes mit Kontrebande an die Küsten des Gegners liegt. Es ist daher vernunftgemäßer, der Bestimmung des Schiffes bei der Beurteilung der feindlichen Bestimmung der verbotenen Waren den Ausschlag zu geben.

Der bloße Verkauf von verbotenen Gegenständen durch Neutrale an Kriegführende begründet an sich noch keine Übertretung des internationalen Rechtssatzes der Neutralität, da er noch keine Unterstützung einer Kriegspartei darstellt.[1]) Die Kontrebande lagert noch im neutralen Lande. Um in die Hände des kriegführenden Käufers zu gelangen, muß die Kontrebande eine Seereise durchmachen. Der Neutrale wird sie auf ein neutrales Schiff verladen. Ausgangspunkt ist also ein neutraler Hafen. Das Ziel ist, da diese Gegenstände in Feindeshand gelangen sollen, ein feindlicher Hafen oder die feindliche Flotte. Das muß festgehalten werden. Erst durch die Tatsache, daß die verbotene Ware sich auf offener See auf direktem Wege zum Feinde befindet, wird der Charakter der Kontrebande begründet. Die Engländer haben in den bereits zitierten Manual of Naval Prize Law folgende Richtschnur aufgestellt, nach welcher sie die feindliche oder neutrale Bestimmung des Schiffs für gegeben halten.

a) a vessel's destination should be considered neutral, if both the port, to which she is bound and every intermediate port, at which she is to call in the course of her voyage, be neutral;

b) a vessel's destination should be considered hostile, if either the port to which she is bound, or

[1]) Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, S. 784.

any other intermediate port, at which she is to call in the course of her voyage, she is to go to the enemy's fleet at sea.

Danach iſt die Beſtimmung des Schiffes als neutral d. h. als nicht feindlich anzuſehen, wenn der Beſtimmungshafen wie jeder Zwiſchenhafen, den es auf ſeinem Wege berührt, neutrale Häfen ſind. Feindlich iſt die Beſtimmung, wenn der Beſtimmungshafen oder auch nur ein Zwiſchenhafen in Feindesland liegt. Zieht man die Konſequenz aus dieſen Regeln, ſo muß man die Möglichkeit eines Kontrebandierens zwiſchen neutralen Häfen leugnen. Übrigens hatte die engliſche Regierung erſt drei Jahre vorher im Jahre 1863 dieſelbe Auffaſſung in einer Kritik vertreten, die der Kronjuriſt Dr. Phillimore aus Anlaß des berühmt gewordenen Falls „Springbok" geliefert hatte:

„It seems to me after much consideration and with all respects for the high character of the tribunal, difficult to support the decision of the majority of the Supreme Court of the United States in the case of the Springbok, that a cargo, shipped for a neutral port can be condemned on the ground that it was intended to tranship it at the port and forward it by another vessel to a blockaded port".

Wie feſt ſich die Rechtsüberzeugung, daß im Verkehr zwiſchen neutralen Häfen keine Kontrebande möglich ſei, bei den Staaten eingewurzelt hat, beweiſt der berühmte Trentfall. Es handelte ſich bekanntlich darum, ob die Feſtnahme nichtmilitäriſcher Agenten, die ſich auf neutralem Schiff von einem neutralen Hafen nach einem ebenfalls neutralen Hafen begeben, zu rechtfertigen ſei. Es war kurz nach Ausbruch des Sezeſſionskrieges, als ſich am 7. November 1861 vier Kommiſſionäre der Südſtaaten, nachdem es ihnen gelungen war, die Blockade von Charleston zu durchbrechen, auf dem engliſchen Schiff „Trent" nach Havannah einſchifften. Sie hatten die Aufgabe, von den europäiſchen Staaten die Anerkennung ihrer Unabhängigkeit zu erwirken und ſich deren finanzielle

Unterſtützung zu ſichern.[1] Davon hatte der Kapitän des nordamerikaniſchen Kreuzers „San Jacinto“ Kunde erhalten. Er legte ſich im Bahama-Kanal auf die Lauer und hielt am 8. November den „Trent“ an. Die vier Agenten wurden als lebende Kontrebande feſtgenommen. Anfangs ſollte, wie die Dienſtinſtruktion an das Viſitationskomando lautete, das Schiff ſelbſt als Priſe aufgebracht werden. Dies unterblieb aber, das Schiff wurde wieder frei gegeben. Dagegen wurden die Gefangenen nach Fort Warren in der amerikaniſchen Union gebracht. England legte ſofort energiſchen Proteſt ein, Preußen, Öſterreich und Frankreich ſchloſſen ſich an.[2] Sie verurteilten nicht nur die Feſtnahme der vier Agenten, ſie legten insbeſondere dagegen Verwahrung ein, daß die Verhaftung auf einem neutralen Schiff erfolgt war, das ſich auf der Fahrt von einem neutralen Hafen nach einem zweiten ebenfalls neutralen Hafen befand. Höchſt intereſſant iſt die ausführliche Kritik, die das engliſche Auswärtige Amt übte. Es heißt darin: „Unmöglich kann aber ein Neutraler dieser Strafe (Konfiskation des Schiffes) verfallen, wenn er nicht mehr getan hat, als ſich der Mittel bedient, die unter Nationen gebräuchlich ſind, um ihre eigenen rechtmäßigen Beziehungen zu einer der kriegführenden Mächte aufrecht zu erhalten. Es iſt für den Begriff Kontrebande unerläßlich, daß die Artikel einen feindlichen und nicht einen neutralen Beſtimmungsort haben. „„Güter, sagt Lord Stowell, welche nach einem neutralen Hafen gehen, können nicht unter den Begriff von Kontrebande fallen. Die Grundregel über Kontrebande, ſetzt er hinzu, wie ich ſie immer verſtanden habe, iſt, daß die Gegenſtände in delicto in der wirklichen Verfolgung der Reiſe nach einem feindlichen Hafen ergriffen werden müſſen““.[3]

Etwas ſpäter heißt es: „Es iſt unzweifelhaft von britiſchen Autoritäten als Rechtens aufgeſtellt, daß, wenn

[1] Marquardsen, a. a. O. S. 1.
[2] Marquardsen, a. a. O. S. 117.
[3] Marquardsen, a. a. O. S. 166.

die wirkliche Bestimmung des Schiffes eine feindliche ist, sie nicht durch eine fingierte Destination für einen neutralen Hafen gedeckt und unschuldig gemacht werden kann. Aber wenn der wirkliche Endpunkt der Reise bona fide auf neutralem Gebiete ist, kann weder eine englische, noch, wie Ihrer Majestät Regierung glaubt, irgend eine amerikanische Autorität gefunden werden, welche jemals der Lehre Vorschub geleistet hat, daß Menschen oder Depeschen während einer solchen Reise und an Bord solch eines neutralen Schiffes der kriegerischen Kaptur als Kriegskontrebande unterworfen sind. Ihrer Majestät Regierung hält eine solche Doktrin für völlig unvereinbar mit den wahren Grundsätzen des Seerechts und sicherlich mit diesen Prinzipien, wie sie in den Gerichtshöfen dieses Landes verstanden worden sind".[1]) Wir glauben damit den Beweis erbracht zu haben für die Richtigkeit des Satzes: Es gibt keine Kontrebande im Verkehr zwischen neutralen Häfen. Dieser Grundsatz war sozusagen in Fleisch und Blut der Staaten übergegangen und positives Völkerrecht geworden.

Von besonderer Wichtigkeit ist es für uns, die offizielle Ansicht der englischen Regierung über diesen Grundsatz kennen gelernt zu haben. Die obengenannten Regeln des Manual of Naval Prize Law, der herausgegeben ist by authority of the Lord Commissioners of the Admiralty, bilden einen Bestandteil des bestehenden englischen Rechts. Die englische Regierung hat sich darin selbst eine Richtschnur gegeben, von der sie nicht willkürlich abweichen kann zu gunsten irgend einer anderen völkerrechtlichen de lege ferenda aufgestellten Lehre.[2])

---

[1]) Marquardsen, a. a. O. S. 170.

[2]) Heinze, Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer. S. 36.

Zweiter Teil.

Begriff und Geschichte der Theorie.

Es iſt leicht erklärlich, daß die Neutralen alles aufboten, um die verbotene Zufuhr vor der Wegnahme durch die Kriegsparteien zu ſchützen, und auf Mittel und Wege ſannen, die Gefahr der Wegnahme auf ein Minimum herabzuſetzen. Dem gegenüber haben die Kriegführenden die mannigfaltigſten Vorſichtsmaßregeln getroffen.[1]) So haben ſich die Engländer, die, wie wir geſehen haben, die Beſtimmung des Schiffes entſcheiden laſſen, in den Fällen ganz unerbittlich gezeigt, wo die Neutralen durch falſche Schiffspapiere die wahre Beſtimmung des Schiffes verſchleierten. Die Konfiskation nicht nur der Kontrebande, ſondern auch der übrigen unverfänglichen Ladung und des Schiffes iſt dann die Folge.[2]) Das neutrale Schiff kann aber, ohne ſich dieſen Folgen auszuſetzen, zu einem anderen Mittel greifen, um auf der Fahrt nach einem feindlichen Hafen, während welcher es der Wegnahme unterworfen iſt, dieſe Gefahr weſentlich zu verringern. Um nicht während der ganzen, vielleicht recht langen Reiſe von dem neutralen nach dem feindlichen Hafen der Wegnahme ausgeſetzt zu ſein, wird er verſuchen, wenigſtens einen Teil der Reiſe die Kontrebande vor der Wegnahme zu ſichern, indem er durch Dazwiſchenlegung eines neutralen Hafens die ganze Reiſe in zwei Teile zerlegt. Dann geht der erſte Teil der Reiſe von einem neutralen Hafen zu einem weiteren ebenfalls neutralen Hafen und die Kontrebande kann nach dem

---

[1]) Dupuis, Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. S. 257.

[2]) Dupuis a. a. O. S. 267.

englischen System, das nur auf die Bestimmung des Schiffes sieht, nicht weggenommen werden. Ist außerdem der neutrale Zwischenhafen so gewählt, daß der feindliche Bestimmungshafen nicht mehr allzuweit entfernt ist, wird die Gefahr der Ergreifung während der zweiten Reise von dem neutralen Zwischenhafen zum feindlichen Hafen stark herabgemindert sein. Die Aussichten, den feindlichen Kreuzern zu entgehen, wachsen. Um diesen Spitzfindigkeiten einen Riegel vorzuschieben, hatten die englischen Prisengerichte die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise aufgestellt (continuous voyage). Ein neutrales Schiff mit Kriegskontrebande an Bord für einen feindlichen Hafen kann nach dieser Theorie auch dann festgenommen werden, wenn die ganze Fahrt in zwei verschiedene Teile zerlegt ist und es sich im ersten Teil der Reise nach einem neutralen Zwischenhafen begibt. Beide Reisen, die Reise vom neutralen Ausgangspunkt bis zum neutralen Zwischenhafen, sowie die Reise vom neutralen Zwischenhafen zum feindlichen Bestimmungshafen bilden nach ihr eine Einheit (inseparable connected in their original plan). Von dem Augenblicke an, wo das neutrale Schiff den neutralen Ausgangspunkt verläßt, bis zur Ankunft im feindlichen Hafen, ist das Schiff der Wegnahme unterworfen. Dies ist selbst dann der Fall, wenn aus den Schiffspapieren hervorgeht, daß der nächste Bestimmungshafen des Schiffes der neutrale Zwischenhafen ist. Die auf neutralem Schiff nach einem neutralen Hafen transportierte Kontrebande, ist der Wegnahme unterworfen, wenn die bloße Vermutung besteht, sie werde von dem neutralen Hafen, sei es zu Wasser, sei es zu Lande, dem Feinde zugeführt. Dies Verfahren bedeutet für die Engländer eine Abweichung von der Regel, daß für das Vorhandensein von Kontrebande der Bestimmungshafen des Schiffes entscheidet. Denn in diesen Fällen ist ja der Bestimmungshafen neutral und nur der Bestimmungsort der Ware ist feindlich. Die Theorie bedeutet noch weit mehr. Nichts geringeres als die Durchbrechung des Grundsatzes, daß im Verkehr zwischen neutralen Häfen Kriegskontrebande nicht möglich

ift. Wenn nun England die Theorie von Einheitlichkeit der Reife aufftellt, fetzt es fich nicht nur in Widerfpruch mit feinem bisher befolgten Syftem, nach welchem die destination du navire entfcheidet, es kommt fogar einem völligen Mißachten der eigenen Gefetze gleich, die ja, wie wir bereits fahen, Kontrebande in Verkehr zwifchen neutralen Häfen nicht kennen. Übrigens ift das Bild, das wir von der Theorie entworfen haben, nicht vollftändig. Was wir vorhin gegeben haben, war nur der Grundgedanke. Die Theorie ift heut von ihren Anhängern weiter ausgedehnt worden. Befonders die jüngfte Zeit ift reich an Präcedenzfällen. Sie erft hat die Tragweite der Theorie uns erkennen laffen. Erft in den letzten Jahren hat fie ihren dem Handel der Neutralen so feindlichen Charakter gezeigt. Ein Zurückgehen auf ihre Entftehung und allmähliche Entwicklung bis auf den heutigen Tag erfcheint mir zu ihrem richtigen Verftändnis unerläßlich.

Kap. 1.

Die fog. rule of the war of 1756.

Wer die überaus intereffante Gefchichte diefer Theorie verfolgen will, braucht nicht weit zurückzugehen. Ihren Urfprung pflegt man allgemein in das Jahr 1756 zu verlegen, zu welcher Zeit die berühmte rule of the war of 1756 aufgeftellt wurde.[1]) Die großen europäifchen Kolonialmächte betrachteten jahrhundertelang den Handel mit ihren Kolonieen als Monopol. Nur das Mutterland durfte mit den Kolonieen Handel treiben, fremde Untertanen waren davon gänzlich ausgefchloffen. Wurde nun das Mutterland in einen Krieg verwickelt, fo wurde deffen Handel mit den Kolonieen lahm gelegt. Die Kriegführenden verfielen daher auf den Ausweg, diefen Handel, den fie nicht mehr aufrecht erhalten konnten, den Neutralen zu übertragen, die unter neutraler Flagge ihre Handelsfchiffe

[1]) Rémy, Théorie de la continuité du voyage, S. 27. Thonier a. a. O., S. 240. Sir Travers Twiss, La Théorie de la continuité du voyage, S. 11.

vor Wegnahme schützen konnten. Die andere Kriegspartei sträubte sich dagegen. Man bestritt dem Gegner nicht nur das Recht, den Neutralen während der Dauer des Krieges ein Handelsrecht zu gewähren, das ihnen im Frieden nicht zustand, man wollte es andrerseits unter keinen Umständen dulden, daß die Neutralen dem Gegner die Hand boten, seinen nach den bestehenden Rechten bedrohten Handel vor Wegnahme zu bewahren.[1])

So war die Lage im Jahre 1756, als der 7jährige Krieg ausbrach. Frankreich sah sich außer stande, den Handel mit seinen Kolonieen aufrecht zu erhalten. Es übertrug dieses Monopol den neutralen Holländern. England erklärte daraufhin die holländische Handelsmarine als der französischen Handelsmarine einverleibt der Neutralität verlustig.[2]) Um aber der Wegnahme durch britische Kreuzer zu entgehen, teilten die Holländer die Reisen von Frankreich nach den Kolonieen und umgekehrt in der Weise, daß sie zwei verschiedene Reisen unterhielten, die eine von Frankreich bezw. den Kolonieen nach einem neutralen Zwischenhafen, die andere von dem neutralen Zwischenhafen nach Frankreich bezw. dessen Kolonie. Die Folge dieser Spitzfindigkeit war, daß die Holländer vor Wegnahme geschützt waren, da der zwischen Frankreich oder seinen Besitzungen mit neutralen Staaten auf neutralen Schiffen betriebene Handel frei war. Um sich gegen derartige Umgehung zu sichern, stellten die Engländer die rule of the war of 1756 auf, die den Neutralen den Handel mit den Kolonieen der Kriegführenden verbot, der ihnen im Frieden nicht gestattet war und in Verbindung mit dieser Regel die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise. Man betrachtete den zweiten Teil dieser Reise, also vom neutralen Zwischenhafen nach Frankreich oder seinen Kolonieen nur als Fortsetzung des ersten Teils und faßte beide Teile als Einheit auf. Lord Stowell war es, der diese Theorie zum ersten Male ausgesprochen hat. Wenn man auch die ganze Reise

[1]) Rémy, a. a. O., S. 28.
[2]) Thonier a. a. O., S. 242.

für unerlaubt hielt, ſo geſtattete man ſich die Wegnahme doch nur im zweiten Teil der Reiſe von dem Augenblick an, in welchem das neutrale Schiff den neutralen Zwiſchenhafen verließ, um ſich nach einem feindlichen Hafen zu wenden. Treffend kennzeichnet Rémy dieſe Theorie in ihrer erſten Geſtalt: „C'est en effet la caractéristique de cette première jurisprudence que l'aventure hostile était déjouée seulement dans son second acte; que si, au contraire, un port neutre apparaissait comme la destination bona fide du navire neutre et le terme désigné du voyage au cours duquel il était rencontré par un croiseur belligérant, la destination du navire devait être prise comme concluante quant à la destination des marchandises et celle de la destination éventuelle du chargement après débarquement dans le port d'arrivée comme inopérante pour faire admettre la saisissabilité du navire et de ses marchandises".[1])

Gegen die Ergreifung der Kontrebande im zweiten Teil der Reiſe, alſo auf dem Wege nach dem feindlichen Hafen läßt ſich vom juriſtiſchen Standpunkt aus nichts einwenden, da dieſer Transport einen zweiffellos feindlichen Charakter trägt. Es iſt ferner der bereits erwähnte Grundſatz Lord Stowells durchaus zu billigen, daß die Grundregel über Kontrebande, wie er ſie immer verſtanden, die ſei, daß die Gegenſtände in delicto in der wirklichen Verfolgung der Reiſe nach einem feindlichen Hafen ergriffen werden müßten. Unheilvoll hat nur der von ihm zum erſten Male ausgeſprochene Satz gewirkt, daß ein von Neutralen nach einem feindlichen Hafen ausgeführter Transport von Kontrebande vom neutralen Ausgangspunkt an ſelbſt in ſeinem harmloſen erſten Teil der Reiſe auf der Fahrt nach einem neutralen Hafen unerlaubt ſei. Auf dem urſprünglich eingenommenen Standpunkt blieb man nicht ſtehen.[2]) Man begnügte ſich nicht mehr mit der Unterdrückung des neutralen Zwiſchenhandels mit den Kolonien. Es wäre auch nicht mehr

[1]) Rémy a. a. O. S. 33.

[2]) Rémy a. a. O. S. 35 und Thonier a. a. O. S. 242.

möglich gewesen. Immer mehr war man davon abgekommen, den Neutralen den mit den neutralen Schiffen bewirkten Zwischenhandel zu erschweren, bis man ihn schließlich ganz freigab. Damit war die anfänglich geübte Anwendung der Theorie hinfällig. Lord Stowell war es wiederum, der der veralteten Theorie neues Leben einhauchte. Durch ihn erfuhr die Theorie eine wesentliche Erweiterung durch Anwendung auf die Fälle, in denen der neutrale Zwischenhafen nur die wahre Absicht einer Zufuhr von Kontrebande verhüllen sollte, wenn man vermutete, daß die Dazwischenlegung eines neutralen Hafens zu keinem anderen Zweck geschah, als den Transport der Kontrebande zu einem weniger gefährlichen zu machen. Ferner stellte er den Satz auf, daß bei einem Transport von Kontrebande nach einem neutralen Zwischenhafen, also schon im ersten Teil der Reise, die Vermutung für eine event. feindliche Bestimmung spreche, die eine Wegnahme der Kontrebande rechtfertige. Zog man die Konsequenz daraus, so war die Wegnahme verbotener Waren, die nach einem neutralen Hafen unterwegs waren, jedesmal dann erlaubt, wenn der Nehmer Grund hatte zu glauben, daß diese Waren von dem neutralen Hafen weiter, sei es nach Ausschiffung, sei es ohne eine solche, der anderen Kriegspartei zugeführt würden. Auch die Möglichkeit, daß die Kontrebandewaren in einem neutralen Zwischenhafen tatsächlich ausgeschifft würden, um von da auf einem anderen Schiffe nach einem feindlichen Hafen gebracht zu werden, haben die Kriegführenden ins Auge gefaßt und auf sie die Theorie angewendet. Auch für diesen Fall erklären sie die Wegnahme im ersten Teil der Reise für gerechtfertigt, da auch im ersten Teil der Transport der Kontrebande als unerlaubt zu gelten habe.

Kap. 2.

Die Praxis der amerikanischen Gerichte, Fall „Bermuda“.

Man kann sagen, das internationale Seerecht hat sich in Etappen ausgebildet. Marksteine in der Entwicklung

des internationalen Seerechts stellen die berühmten Fälle dar, die auch in der Literatur einen breiten Raum einnehmen. Sie waren auch die Prüfsteine des bisher auf diesem Gebiete geltenden Völkerrechts. Auch von der Theorie der Einheitlichkeit der Reise in Bezug auf die Kontrebande gilt dasselbe, daß erst die Staatenpraxis uns ihre Tragweite zu würdigen gelehrt hat. Die Völkerrechtsliteratur zählt eine Reihe derartiger Fälle auf. Es sei mir gestattet, aus dieser großen Zahl einen herauszugreifen, der die Fortbildung der Theorie am deutlichsten veranschaulicht, die Wegnahme der „Bermuda" im amerikanischen Sezessionskriege. Der Fall des „Springbok", der vielfach von den Schriftstellern angeführt wird, gehört, wie schon Phillimore dargetan, streng genommen nicht hierher.[1]) Wenn man auch zugeben muß, daß auf dieses Schiff die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise angewandt wurde, ist doch andrerseits nicht das Vorhandensein von Kontrebande, sondern intent to violate the blockade für seine Verurteilung ausschlaggebend gewesen.

Die „Bermuda" war ein schwedisches Schiff, das auf dem Wege nach dem englischen Hafen Nassau auf den Bahamainseln im Jahre 1863 von den Kreuzern der Nordstaaten aufgegriffen und wegen mitgeführter Kontrebande verurteilt wurde. Wenn auch Nassau ein großer Sammelplatz für die Ausrüstung der Südstaaten war, so war man doch keineswegs berechtigt, das Schiff auf der Fahrt nach einem neutralen Hafen aufzugreifen. Hören wir den Urteilsspruch, den der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten in dieser Sache gefällt hat und dem der englische Kronjurist Phillimore das Zeugnis ausstellt,[2]) es enthalte very valuable and sound expositions of the law, professedly, and for the most part really in harmony with the earlier decisions of English Prize Corts. Das Urteil gibt an erster Stelle eine treffliche Übersicht über die

[1]) Phillimore, Commentaries upon international law, Bd. III, S. 391.

[2]) Phillimore, a. a. O., Bd. III, S. 391.

Rechte und Pflichten der Neutralen, der man nur zustimmen kann. Den zwischen neutralen Häfen mit neutralen Schiffen betriebenen Handel gibt es grundsätzlich frei, wenn tatsächliche Lieferung für den Bestimmungshafen beabsichtigt war. So hätten die Neutralen ein unbestrittenes Recht zum Handel nach dem englischen Hafen Nassau gehabt, selbst mit Waren, von denen sie wußten, daß sie einem Feinde der Vereinigten Staaten zukämen, und gegen die amerikanische Regierung verwendet werden sollten.' But, so heißt es in dem Urteil weiter, if it is intended to affirm that a neutral ship may take on a contraband cargo ostensibly for neutral port, but destined in reality for a belligerent port, either by the same ship or by another, without becoming liable from the commencement to the end of the voyage to seizure in order to the confiscation of the cargo, we do not agree to it. Mit diesen Worten bekennt sich der amerikanische Gerichtshof zu der Theorie von der Einheitlichkeit der Reise. Noch deutlicher wird diese Theorie in den folgenden Worten ausgedrückt: „It makes no difference whether the destination to the rebel port was ulterior or direct, nor could the question of destination be affected by transhipment at Nassau, if transhipment be intended, for that could not break the continuity of transportation of the cargo. Dem gegenüber ist festzuhalten, daß eine Ware nur dann Kontrebande sein kann, wenn sie sich tatsächlich auf dem Wege nach dem Feinde befindet. Nach der neuen Theorie genügt eine bloße Vermutung, um dem Nehmer das Recht zu geben, sich über die Bestimmung zu vergewissern, die die Waren oder das Schiff erhalten sollen, wenn die gegenwärtige Reise beendet ist. Obwohl über die neutrale Bestimmung der Ware und des Schiffes kein Zweifel ist, kann letzteres trotzdem zur Feststellung der zukünftigen Bestimmung aufgegriffen werden. „The interposition, fährt das Urteil fort, of a neutral port between neutral departure and belligerent destination has always been a favourite resort of contraband carriers and blockade runners. But it never avails

them, when the ultimate destination is ascertained. A transportation from one point to another remains continuous, so long as intent remains unchanged, no matter what stoppages or transhipments intervene". Werde die Kontrebande auch im neutralen Hafen gelandet, ſo bleibe ſie doch Kontrebande, ſo lange die Abſicht beſteht, ſie dem Feinde zuzuführen; gleichgültig, ob die Abſicht ſchon von Anfang an beſtanden oder erſt ſpäter gefaßt wird, werde die Einheit der Reiſe durch irgendwelche Handlungen im Zwiſchenhafen nicht unterbrochen. Um den Neutralen aber entgegenzukommen, will das Gericht dem Nehmer den Beweis auflegen, darzutun, daß die Ware bei ihrer Landung nicht am neutralen Hafenplatz aufgebraucht, ſondern von da dem Feinde weiterbefördert werden ſoll. Die Wegnahme hänge von dem guten oder ſchlechten Glauben des Schiffseigentümers ab. In dieſem Sinne ſagt der Urteilsſpruch: „If a part of the voyage is lawful, and the owners of the ship conveying the cargo in that part are ignorant of the ulterior destination, and do not hire their ship with a view to it, the ship cannot be liable; but if the ulterior destination is known inducement to the partial voyage, and the ship is engaged in the latter with a view to the former, then what ever liability may attach to the final voyage, must attach to the earlier, undertaken with the same cargo and in continuity of its conveyance. Successive voyages connected by a common plan and a common object form a plural unit, they are links of the same chain". Die Haltung des amerikaniſchen Priſengerichts verdient die größte Mißbilligung. Es iſt unerhört, daß ſie zu ſolchen Mitteln gegriffen haben, um die Zufuhr der Neutralen zu verhindern. Sie haben völlig außer Acht gelaſſen, daß die Kriegführenden der Kontrebande gegenüber ſich nur in Notwehrſtellung befinden. Das Vorgehen der amerikaniſchen Regierung gleicht zu ſehr einer Strafrechtsmaßregel, während in Wahrheit die Wegnahme der Kontrebande nur eine Repreſſivmaßregel ſein ſoll. Zudem ſtanden ihr andere Mittel und Wege zu Gebote, um eine verbotene Zufuhr zu verhindern;

ſie konnte ihre Abſicht ebenſogut mit dem völkerrechtlichen Mittel der Blokade oder der Wegnahme der Kontrebande auf dem Wege von Naſſau nach den Südſtaaten erreichen. Mit dieſer Bedrohung des neutralen Seehandels haben ſich die Anhänger der Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe nicht begnügt. Hatte man aber wenigſtens bisher feſtgehalten, daß beide Teile der im übrigen einheitlichen Reiſe zu See erfolgen ſollten, ſei es nun nach oder ohne Ausſchiffung der Ware in einem neutralen Zwiſchenhafen, ſo ging man in letzter Zeit dazu über, dieſe Theorie auf den Fall auszudehnen, daß die Kontrebande von dem neutralen Beſtimmungshafen nach ihrer Ausladung auf dem Landwege dem Feinde zugeführt werden ſollte.

Kap. 3.

Die jüngſte Staatenpraxis, Fall „Doelwijk" und „Bundesrath".

Der italieniſchen Priſengerichtsbarkeit war es vorbehalten, dieſe Erweiterung der Theorie herbeizuführen. Es war zur Zeit des Konfliktes zwiſchen Italien und Abeſſinien, als der holländiſche Dampfer „Doelwijk" am 12. Juli 1896 Rotterdam mit einer großen Ladung Waffen und Munition verließ.[1]) Der Beſtimmungsort lautete nach den Schiffspapieren Kurrachee in Indien, während in Wahrheit die Ladung nach Abeſſinien gehen ſollte. Die italieniſche Regierung, davon unterrichtet, verfügte ſchleunigſt die genaue Beobachtung aller verdächtigen Schiffe im Roten Meere. Am 8. Auguſt wurde die „Doelwijk", als ſie beim Verlaſſen des Suezkanals von ihrem Kurs nach Aden in der Richtung nach dem franzöſiſchen Hafen Dſchibuti abwich, von dem italieniſchen Kreuzer „Etna" angehalten und nach Maſſauah gebracht. Dort prüfte man Ladung, Nationalität und Schiffspapiere. Man entdeckte ein ungeheures Waffenarſenal, 4895 Kiſten mit 43000 Gewehren, 5 Millionen Patronen, 6000 Säbel und

[1]) Rémy a. a. O., S. 62.

andere Waffen. Ferner wurde gefunden, daß das Schiff in Port Said ſich als britiſches ausgegeben und einen dahin lautenden Geſundheitsſchein ſich hatte ausſtellen laſſen, während die Schiffspapiere den holländiſchen Charakter des Schiffes erwieſen. Art. 213 des italieniſchen Geſetzes für die Handelsmarine ſchreibt vor, daß die Regeln über die Wegnahme von Kontrebande für jeden Krieg durch königliches Dekret neu erlaſſen werden müſſen. Zu Beginn dieſes Krieges war es nicht geſchehen. Die Aufſtellung des Priſengerichts zur Aburteilung dieſes Falles erfolgte durch königliches Dekret vom 16. Auguſt 1896. Am 8. Dezember 1896 wurde nach regelrechtem Prozeß das Urteil gefällt.[1]) Einen beſonders großen Raum nimmt in dem Urteilsſpruch die Erörterung über die Frage ein, ob man die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe auf den Fall „Doelwijk" anwenden ſoll, d. h. auf ſolche Schiffe, die ſich auf der Fahrt nach einem neutralen Hafen befinden mit einer Ladung an Bord, die auch für den neutralen Hafen tatſächlich beſtimmt iſt, von der man nur vermutet, ſei es mit Recht oder zu Unrecht, daß ſie nach ihrer Ausladung auf dem Landwege zum Feinde weitertransportiert werden ſoll. Wir haben bereits oben gezeigt, daß die italieniſche Geſetzgebung bei der Entſcheidung der Frage, ob für die feindliche Beſtimmung der Kontrebande das Schiff oder die Ladung ausſchlaggebend ſei, den Standpunkt der engliſchen Regierung eingenommen hat und nur auf die Beſtimmung des Schiffes ſieht. Danach wäre alſo die Feſtnahme des „Doelwijk" nicht aufrecht zu erhalten geweſen. Das Priſengericht hat zu einer ſehr willkürlichen Auslegung des bereits erwähnten Art. 215 des Geſetzbuchs für die italieniſche Handelsmarine Zuflucht genommen. In dem Urteil heißt es: Man müſſe mehr auf die Beſtimmung der Ladung als auf die Beſtimmung des Schiffes ſehen, wenn man ent-

[1]) Journal du droit international privé, Bd. 24 S., 850 f. Fedozzi, in der Revue de droit international et de législation comparée, Bd. 29, S. 47. Brusa, in der Revue générale de droit international public, Bd. IV, S. 157.

scheiden wolle, ob die Gegenstände, die das Schiff transportiere, Kontrebande seien oder nicht. „De même, fährt das Urteil fort, que les armes destinées à un des belligérants ne cesseraient pas d'être dirigées sur l'ennemi par cela seul que, à raison de quelque circonstance particulière, elles auraient dû en chemin être transbordées sur un autre navire neutre, de même elles ne cessent pas d'être dirigées vers l'ennemi par cela seul qu'une partie de la route pour atteindre le belligérant ne peut se faire par mer, mais doit nécessairement se faire par terre et avec des véhicules terrestres.[1]) Die feindliche Bestimmung geht nach der Meinung des Gerichtshofes aus der eigenartigen Lage des französischen Hafens Dschibuti hervor, sowie aus der Tatsache, daß Frankreich zu der Zeit mit keinem afrikanischen Stamm Krieg führte und daher auch keine so große Masse zumal veralteter Waffen brauchen konnte. Die Frage der Anwendbarkeit der Theorie in dieser erweiterten Gestalt wurde in bejahendem Sinne entschieden. Die Wegnahme der Waffen wurde aufrecht erhalten, Schiff und unverfänglicher Teil der Ladung aber zurückgegeben. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise hatte damit wiederum eine Ausdehnung erfahren. Die Reise, welche die verbotenen Waren unternehmen mußten, um zum Feinde zu gelangen, war selbst dann unerlaubt, wenn die Waren erwiesenermaßen nach einem neutralen Hafen geschafft wurden, um erst von da zu Lande weiter befördert zu werden. Dies Verfahren kann nicht anders bezeichnet werden als ein Vorstoß der kriegführenden Seemächte gegen diejenigen neutralen Mächte, deren Seehäfen in unmittelbarer Nähe des Kriegsgegners sich befinden oder die den Zutritt zur See zu einem kriegführenden Binnenstaat bilden. Das Beispiel der italienischen Regierung hat Schule gemacht. In unser aller Erinnerung ist noch die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer im letzten südwestafrikanischen Krieg.[2]) Die Gebiete der ehemaligen Burenrepubliken

[1]) Journal du droit international privé, Bd. 24, S. 868.

[2]) Heinze, Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer, S. 1.

Transvaal und Oranjefreistaat waren völlig von der See abgeschnitten. Die Verbindung mit der See wurde durch eine Eisenbahnlinie durch portugiesisches Gebiet bis zum Hafen Lourenco-Marques hergestellt. Begrifflich war also jede Zufuhr von Kontrebande ausgeschlossen, zumal für die Neutralen in ihren Beziehungen zu England kein feindlicher Hafen existierte und somit das Visitationsrecht nicht ausgeübt werden durfte. Nur mit Hilfe der Theorie von der Einheitlichkeit der Reise und der Erweiterung, die sie durch Italien im Jahre 1896 erfahren, hat man die Beschlagnahme deutscher Dampfer auf dem Wege nach Lourenco-Marques bewerkstelligen können. Zum besseren Verständnis diene folgendes. Zu Beginn des südafrikanischen Krieges war man auf Seiten der Engländer im höchsten Grade überrascht über die großen Mengen von Waffen und Munition, über die die Buren verfügten. Die allgemeine Aufmerksamkeit wandte sich dem portugiesischen Hafen Lourenco-Marques zu, dem einzigen Hafen, der für eine etwa noch fortdauernde Einfuhr dieser Artikel in Betracht kommen konnte. Wie Heinze erzählt, vertrat ein englisches Blatt die Ansicht, es wäre für die britischen Interessen besser, wenn Mozambique feindliches Gebiet, in den Händen der Buren sich befände, da dann die britische Regierung zur Küstenblokade und damit zur sicheren Unterbindung der Zufuhr von Kontrebande schreiten könnte. Allgemein war man britischerseits überzeugt, es bestände auch nach Ausbruch des Krieges eine ausgedehnte Einfuhr von Kriegsartikeln über diesen neutralen Hafen fort. Es kam der Umstand hinzu, daß ununterbrochen viele Europäer in die Reihen der Buren eintraten. Diesem Umstand ist es zuzuschreiben, daß sich auch die britische Regierung in dem Glauben befand, daß deutsche Schiffe den Buren Waffen und Munition zuführten. Hartmeyer erzählt, wie dieser Glaube bei den englischen Behörden erzeugt wurde, Vorgänge, die seinerzeit im deutschen Reichstag vorgebracht worden sind.[1]) Danach ist es der sog. Ring

[1]) Hartmeyer, Zum Recht der Kriegskontrebande. S. 73.

der englischen Dampfschiffahrtslinien nach Südafrika gewesen, der eine gewissenlose Hetze gegen die deutsche Ostafrikalinie inscenierte. Er beschuldigte die deutsche Konkurrenzlinie, große Mengen verbotener Waren zu befördern und scheute sich nicht, die Verleumdung weiter zu verbreiten. Es war am 5. Dezember 1899, als den britischen Behörden aus Aden die bevorstehende Ankunft des deutschen Postdampfers „Bundesrath“ gemeldet wurde, auf dem man verdächtige Personen vermutete. Einige Wochen später, am 29. Dezember 1899, erfolgte die Aufbringung des Dampfers durch den englischen Kreuzer „Magicienne“. Es braucht wohl kaum hinzugefügt zu werden, daß die deutsche Regierung sofort durch den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Graf Bülow, bei dem britischen Botschafter in Berlin, Sir Frank Lascelles, sowie durch den deutschen Botschafter in London bei dem englischen Premierminister, Lord Salisbury, die energischsten Vorstellungen erhob. Die Beschlagnahme erscheint um so unbegreiflicher, als die deutsche Ostafrikalinie bei Ausbruch des Krieges, um allen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, alles, was irgendwie als Kontrebande angesehen werden konnte, von der Beförderung ausgeschlossen hatte. Zu wiederholten Malen drangen die deutschen Behörden auf sofortige Freilassung. Nichtsdestoweniger dauerte die Untersuchung fort. Am 4. Januar 1900 meldete der dienstälteste Offizier von Aden eine weitere Beschlagnahme. Es war dies der deutsche Postdampfer „General“. Man hatte nicht einmal gewartet, bis das Schiff in die Nähe des Kriegsschauplatzes gekommen war. Allerdings ordnete die britische Regierung in diesem Fall beschleunigte Untersuchung an. Unless contraband is found search should be carried out as rapidly as possible.[1]) Die Durchsuchung wurde von der ganzen Mannschaft des Kreuzers „Marathon“ und einer Anzahl Kulis ausgeführt

[1]) Correspondence respecting the action of Her Majesty's Naval authorities with regard to certain foreign vessels, Nouveau Recueil Général de traités, Bd. 29, S. 465.

und beanſpruchte fünf Tage.[1]) Erſt dann wurde der „General“ freigegeben. Verdächtiges war nicht gefunden worden. Inzwiſchen war abermals ein deutſcher Poſtdampfer der „Herzog“ aufgebracht und nach Durban gebracht worden. Auch hiergegen wurde ſeitens der deutſchen Regierung Verwahrung eingelegt. Eine Depeſche der britiſchen Admiralität veranlaßte am 9. Januar 1900 die ſofortige Freilaſſung, da man ſich überzeugt hatte, daß ein genügender Grund zur Feſtnahme nicht vorlag. Am 18. Januar endlich, am Vorabend der denkwürdigen Interpellation im deutſchen Reichstag, erfolgte auch die Freigabe des „Bundesrath“, nachdem er volle 20 Tage feſtgehalten war. Der Schaden belief ſich auf 1 Million Mark. Betrachten wir nun das Vorgehen der britiſchen Seebehörden von ſeiner rechtlichen Seite. Graf Hatzfeldt hat am 4. Januar 1900 in ſeiner Note an den Marquis of Salisbury den Standpunkt der deutſchen Regierung folgendermaßen formuliert: „With reference to the seizure of the German steamer „Bundesrath“ by an English ship of war, I have the honour to inform your Excellency, in accordance with instructions received, that the Imperial Government, after carefully examining the matter and considering the judcial aspects of the case, are of opinion that proceedings before a Prize Court are only justified in cases where the presence of contraband of war is proved, and that whatever may have been on board the „Bundesrath“, there could have been no contraband of war, since according to recognized principles of international law, there cannot be contraband of war in trade between neutral ports.[2]) Ein Verfahren vor dem Priſengericht ſei nur in ſolchen Fällen zuläſſig, wo das Vorhandenſein von Kontrebande erwieſen iſt. Was immer an Bord des „Bundesrath“ geweſen ſein möge, er konnte keine Kriegskontrebande mitführen, da es nach anerkannten Völkerrechtsgrundſätzen Kriegskontrebande im Verkehr zwiſchen neutralen Häfen nicht gäbe.

[1]) Heinze a. a. O., S. 5.

[2]) Correspondence a. a. O., S. 462.

Die Depesche weist ferner darauf hin, daß die englische Regierung denselben Standpunkt im Gegensatz zu der amerikanischen Entscheidung bei Gelegenheit des Falls „Springbok" im Jahre 1863 vertreten habe. Auch erinnert sie an die bereits mehrfach erwähnte Richtschnur in dem Manual of Naval Prize Law vom Jahre 1866, wonach die Bestimmung eines Schiffes neutral ist, wenn der Bestimmungshafen und jeder Zwischenhafen neutral ist und daß nach demselben Gesetzbuch für die Beurteilung von Kontrebande die Bestimmung des Schiffes entscheidend sei. Die deutsche Regierung hatte mit diesen Worten den Nachweis geführt, daß die Festnahme nicht nur gegen die Grundsätze des Völkerrechts verstieß, sondern auch nach englischem Landesrecht nicht gestattet war. Es sei noch kurz die Antwort des britischen Auswärtigen Amts vom 10. Januar 1900 mitgeteilt.[1]) Zunächst bestreitet es darin die behauptete Opposition gegen das erwähnte amerikanische Urteil; ferner sucht es den amtlichen Charakter des Manual of Naval Prize Law hinwegzuleugnen. Es heißt weiter: „In the opinion of Her Majesty's Government, the passage cited from the Manual „that the destination of the vessel is conclusive as to the destination of the goods on board", has no application to such circomstances as have now arisen. It cannot apply to contraband of war on board of a neutral vessel if such contraband was at the time of seizure consigned or intended to be delivered to an agent of the enemy at a neutral port, or, in fact, destined for the enemy's country".[2]) Zur Bekräftigung seiner Ansicht beruft es sich auf die Meinung des Völkerrechtslehrers Bluntschli: „Wird aber die Fahrt nach einem neutralen Hafen nur in der Absicht unternommen, um auf diesem Wege sicherer die Kriegführung des Feindes zu unterstützen, so ist das Kontrebande und die Wegnahme gerechtfertigt".[3]) Es

[1]) Correspondence a. a. O., S. 476.

[2]) Correspondence a. a. O., S. 497.

[3]) Bluntschli, Das moderne Kriegsrecht der zivilisierten Staaten. § 813.

vergißt aber, daß Bluntschli mit dieser Ansicht vereinzelt stehen geblieben ist. Her Majesty's Government heißt es zum Schluß, are unable therefore, to agree that there are grounds for ordering the release of the „Bundesrath" without examination by the Prize Court as to whether she was carrying contraband of war belonging to, or destined for, the South African Republics. In der Beantwortung der Interpellation vom 19. Januar 1900, herbeigeführt durch den Abgeordneten Möller aus Anlaß der Festnahme der deutschen Postdampfer entwickelte Graf Bülow zunächst die Grundsätze des heute praktisch geltenden Neutralitätsrechts und fuhr dann folgendermaßen fort: „Wie ich bei dieser Gelegenheit noch erwähnen möchte, waren wir anfangs bestrebt, in der Behandlung der nach der Delagoabai bestimmten neutralen Schiffe derjenigen völkerrechtlichen Theorie beizutreten, welche dem Handel der Neutralen während des gegenwärtigen Krieges die größte Sicherheit gewährleistet. Diese Theorie, die in dem Satze gipfelt, daß für die mit einem neutralen Schiffe verfrachteten und von einem neutralen Hafen konsignierten Waren der Begriff der Kriegskontrebande überhaupt nicht Platz greifen könne, wurde von der englischen Regierung beanstandet. Wir haben uns die Erörterung darüber für die Zukunft offen gehalten, einesteils weil es uns darauf ankommen mußte, möglichst schnell zu einer praktischen Lösung der vorliegenden Differenzpunkte zu gelangen, und sodann, weil tatsächlich der aufgestellte Satz in Theorie und Praxis bisher noch nicht allgemeine Anerkennung gefunden hat." [1]) Warum diese Anerkennung ausgeblieben ist, ließ Graf Bülow in derselben Rede durchblicken, indem er sagte: „Das Seerecht besitzt noch zahlreiche Lücken, welche, wie die Verhältnisse heute liegen, in kritischen Augenblicken nur zu oft durch Seemacht ausgefüllt zu werden pflegen. Mit einem Wort, auf dem Gebiete des Seerechts ist der Machtstandpunkt

[1]) Mirbach, Die Völkerrechtlichen Grundsätze des Durchsuchungsrechts zur See. S. 105.

noch lange nicht überwunden worden durch den Rechtsſtand".[1]) Soweit Graf Bülow. Dieſer Seemachtſtellung gegenüber hat Deutſchland damals den Grundſatz, daß zwiſchen neutralen Häfen Kontrebande begrifflich nicht möglich ſei, fallen laſſen müſſen. Die Theorie der Einheitlichkeit der Reiſe hatte den Sieg davongetragen, doch nur vorläufig, wie ſelbſt Salisbury in einer Note einem engliſchen Botſchafter in Berlin bezeugte: „They, d. h. die deutſche Regierung, had decided to abstain from pressing or discussing their opinion for the present in order to facilitate a speedy and amicable settlement."[2]) Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe iſt damit auch in ihrer letzten Erweiterung heimlich aber ſicher in die Praxis einzelner Staaten übergegangen. Schuld daran sind die Staaten, die in ihrer Gleichgültigkeit freiwillig jede Erörterung dieſer Lehre gemieden haben in der Hoffnung, ihrerſeits im Kriegsfalle dieſe Lehre gegen ihre Gegner ſowie gegen die Neutralen anzuwenden.[3])

Dritter Teil.

Die Stellung der Völkerrechtsliteratur.

Haben wir bisher in Bezug auf unſere Theorie nur die Praxis der Staaten kennen gelernt, dürfte es nunmehr angezeigt ſein, etwas über die Stellung zu berichten, die die Völkerrechtsliteratur zu ihr einnimmt. Man kann ſagen, daß dieſelbe Uneinigkeit, die die Staatenpraxis gezeigt hat, in der Literatur wiederkehrt. Die Zahl der Anhänger wie der Gegner der Theorie iſt gleich groß. Zeigt die Staatenpraxis, wie z. B. der engliſchen Re-

[1]) Mirbach a. a. O., S. 104.

[2]) Correspondence a. a. O., S. 478.

[3]) Despagnet, in der Revue générale de droit international prive. Bd. VII, S. 807.

gierung, kein einheitliches Bild, so ist auch noch viel weniger die Nationalität der Schriftsteller ein Zeichen der Stellung, die diese Schriftsteller einnehmen. Da die Theorie erst verhältnismäßig jüngeren Datums ist, ist es nicht zu verwundern, daß die älteren Schriftsteller ihrer nicht Erwähnung tun oder ihr nur wenig Beachtung schenken. Auch viele jüngere Völkerrechtslehrer streifen sie nur oberflächlich. Erst in jüngster Zeit, wo die Schriftsteller die gröbsten Auswüchse der Theorie zu beobachten Gelegenheit hatten, hat ein Kampf für und wider die Theorie eingesetzt. In den zwei Lagern, in die sich die Schriftsteller spalten, lebt der alte Gegensatz wieder auf, ob man für die feindliche Bestimmung der Kontrebande die Bestimmung des Schiffes oder die der Ladung ausschlaggebend sein läßt. Zumeist sind die Schriftsteller, die nur auf die Bestimmung der Ware sehen, Anhänger der Theorie, während diejenigen, die der Bestimmung des Schiffes den Ausschlag geben wollen, wiederum zu den Gegnern der Theorie zählen. Eine reinliche Scheidung ist aber nicht vorhanden. Gleichwie England, indem es die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise annimmt, von seinem System abweicht und doch der Bestimmung der Ware schließlich den Ausschlag gibt, gibt es Schriftsteller, die nur auf die Bestimmung der Ware sehen und die trotzdem Gegner der Theorie sind. Unter den Anhängern der Theorie nennen wir an erster Stelle Geßner. Was den Transport von Kontrebande straffällig mache, meint er, sei die feindliche Bestimmung. Deshalb könne man nichts gegen die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise einwenden. Die englischen Rechtsgelehrten hätten anfangs die Theorie nur auf neutrale Schiffe angewandt, deren erste Bestimmung ein neutraler Hafen, deren schließliche Bestimmung jedoch ein Hafen der Kolonien war, mit denen die Neutralen nicht Handel treiben durften. In der Folge hätten die englischen und amerikanischen Gerichte oft Mißbrauch mit ihr getrieben, da sie keine strengen Beweise für die weitere feindliche Bestimmung forderten, sondern bloße Vermutung und

Zeichen der Wahrscheinlichkeit für genügend erklärten. „Pour la contrebande de guerre“, fährt er fort, „où la culpabilité dépend de la destination, on ne saurait, ce nous semble, baser une indemnité sur le fait, que la première destination, simulée, est un port neutre, tandis que la définitive est hostile et qu'on a l'intention de transporter plus loin ces marchandises en vertu de cette destination ultérieure. La présomption légale est toujours que la destination pacifique la plus voisine du navire est la définitive.“ Mit diesen Worten stellt sich Geßner auf den Boden der Theorie. Für ihn ist also die Absicht einer späteren Beförderung zum Feinde genügend, um bereits die Zufuhr im ersten Teil der Reise nach einem neutralen Hafen für unerlaubt zu machen. Allerdings müsse man, sei es durch die Schiffspapiere, sei es durch die Tatsache, daß diese verschleiert sind, strikt nachweisen, daß die Absicht der Weitertransportierung, welche die feindliche Bestimmung ausmache, unzweifelhaft vorliege. Sei diese Absicht augenscheinlich, dann liege in diesem Falle die feindliche Bestimmung vor.[1] Daß Bluntschli dieselbe Theorie vertritt, haben wir bereits oben erwähnt. Der Engländer Owen hat die gleiche Auffassung zum Ausdruck gebracht. Der Umstand, daß ein Schiff, das Kriegsartikel mit sich führt, sich nach einem neutralen Hafen wendet, liefert seiner Meinung nach eine starke Vermutung zu glauben, daß die Waren bona fide für den Gebrauch der Neutralen bestimmt sind. Der kriegführende Nehmer habe es aber in der Hand, diese Vermutung zu widerlegen und die Entscheidung, ob Gegenstände, die zum Kriege dienen, Kontrebande darstellen, hänge nicht einzig davon ab, daß das Schiff einen neutralen Bestimmungshafen aufweise, sondern ebenso von der Verwendbarkeit dieser Gegenstände für den Gebrauch des Feindes. Wenn Kriegsartikel nach einem neutralen Hafen gerichtet würden, wo sie verkauft oder von wo sie auf benachbartes feindliches Gebiet geschafft werden könnten, dann könne der Nehmer beweisen, daß die

[1] Geßner, Le droit des neutres sur mer, S. 139.

Beſtimmung für ein neutrales Land nur eine Täuſchung war und daß dieſer neutrale Hafen nur Durchgangsſtation auf der Reiſe zum Feinde geweſen ſei. Glücke der Beweis, dann könne das Priſengericht die Wegnahme der Gegenſtände ausſprechen.[1]) Ein weiterer Anhänger der Theorie iſt der Amerikaner Morſe. Nach ihm iſt die Tatſache, daß Kontrebandegegenſtände für einen neutralen Hafen beſtimmt ſind, kein genügender Schutz gegen die Wegnahme, wenn man feſtſtellen könne, daß die ſchließliche Beſtimmung der Waren das feindliche Land ſei, zumal, wenn die Neutralen als Beſtimmungshafen den neutralen Hafen nur um die geplante Reiſe zu verheimlichen, angegeben hätten. In ſolchen Fällen müſſe der Transport von Kontrebandegegenſtänden nur als eine einzige Reiſe angeſehen werden. Eine Zerteilung einer ſolchen Reiſe ſei vom Standpunkt des Kriegführenden aus ungeſetzlich. Schiff und Ladung ſeien in gleicher Weiſe ſowohl vor der Ankunft im erſten neutralen Hafen, den das Schiff nach ſeiner Abfahrt berührt, als auch während der Reiſe von dieſem neutralen Hafen zum feindlichen Hafen, der Wegnahme unterworfen.[2]) An dieſer Stelle ſei auch die Erklärung erwähnt, die der Attorney General am 12. Mai 1898 im Unterhauſe abgab. Man hatte an ihn die Anfrage gerichtet, ob es den britiſchen Untertanen während des ſpaniſch-amerikaniſchen Krieges erlaubt ſei, Kontrebande nach einem neutralen Hafen zu befördern, wenn dieſe Waren ſchließlich für den Feind beſtimmt ſeien. Seine Antwort lautete folgendermaßen: „Les sujets de l'Empire britannique ont le droit de transporter de contrebande de guerre dans des navires marchands ordinaires aux ports neutres quoi qu'elle ait pour destination dernière d'être employée par des belligérants, et les cargaisons de cette nature peuvent passer la douane (clear the custom house). Dans ce cas, la contrebande sera évidemment exposée au risque d'être capturée et condamnée et dans certaines circonstances, les navires

[1]) Journal du droit international privé, Bd. 25, S. 500 f.
[2]) Journal du droit international privé, Bd. 25, S. 1008.

eux-mêmes le seraient.[1]) Zum Schluß möchten wir noch die Ansicht Hold v. Fernecks anführen, der ein eifriger Verfechter der Theorie ist. Doch hält er sie nicht in ihrem ganzen Umfange aufrecht. Um die Frage zu lösen, ob und unter welchen Umständen der Kriegführende berechtigt sein soll, die Zufuhr der Neutralen schon vor Ankunft im eingeschobenen neutralen Hafen wegzunehmen, unterscheidet er zwei Fälle. Liegt zunächst dieser Hafen so, daß die Kontrebandewaren von ihm aus auf dem Landwege dem Feinde zugeführt werden sollen, dann müsse dem Kriegführenden es erlaubt sein, die Zufuhr bereits vor Ankunft im neutralen Hafen abzuschneiden. Ist hingegen dieser Hafen in Wirklichkeit ein neutraler Zwischenhafen, so daß von ihm aus zur See die Waren dem Feinde zugeführt werden müssen, dann will er die Wegnahme nur auf der letzten Etappe d. h. auf der Fahrt nach dem feindlichen Hafen gestatten, ausgenommen den Fall, wo der neutrale Hafen im Bereiche der Küstenbatterien oder anderer Kriegsmittel des Feindes liegt, wie z. B. Algeciras im Verhältnis zu Gibraltar. Ferneck will also auf die jüngste, ärgste Erweiterung die Theorie anwenden, während die milderen Auswüchse von ihm als die schlimmeren angesehen werden.[2])

Unter den Gegnern der Theorie nennen wir an erster Stelle Sir Travers Twiss. Er hat seine Stimme gegen diese Theorie schon zu einer Zeit erhoben, als die ärgsten Ausschreitungen noch nicht zu Tage getreten waren. Er hat sie erhoben in der klaren Erkenntnis, daß diese Ausschreitungen nicht ausbleiben würden. Seine Prophezeiungen sind auch eingetroffen. Er setzt den Fall eines Krieges zwischen Frankreich und Rußland. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise würde in den Grenzen, die ihr noch gezogen seien (im Jahre 1877), nach seiner Meinung nicht auf Ladungen Anwendung finden, die von Amerika auf deutschen oder amerikanischen Schiffen nach Hamburg oder Bremen transportiert würden, obgleich

[1]) Journal du droit international privé, Bd. 25, S. 626.

[2]) Hold v. Ferneck a. a. O., S. 67.

die Ladungen selbst bestimmt wären, nach ihrer Ankunft in einem dieser Häfen mit der Eisenbahn nach Riga geschafft zu werden, da die Theorie bis jetzt nur auf solche Ladungen angewandt worden sei, die auf dem Seewege von dem neutralen Zwischenhafen aus weitertransportiert werden sollen. „Cependant, so lauten seine Worte, la destination ultérieure du chargement pour le pays ennemi aura tout autant engagé à envoyer des chargements de ce genre à Hambourg ou à Brème, qu'à les envoyer à Londres, tandis que la nécessité de couper les vivres à l'ennemi, qui est l'unique justification des entraves qu'un belligérant apporte au commerce neutre, serait aussi grande dans un cas que dans l'autre. Ce sont ces considérations, entre autres, qui m'ont amené à faire observer que la Cour suprême des États-Unis en attribuant à la nouvelle théorie un effet „prospectif" — de tendance, de prévision, — à l'égard du transport de contrebande de guerre, s'est avancée sur une pente dangereuse, sur laquelle il sera difficile aux tribunaux de prises d'arrêter leur descente".[1])

Dupuis, ein trefflicher Kenner der englischen Völkerrechtslehren, bekämpft die Theorie in folgender Weise. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise läuft nach ihm auf ein vollständiges Verbot des Handels mit Kontrebande hinaus, sobald an irgend einem Punkte der Welt zwei Staaten sich befehden. Wenn die unerwiesene, nur vermutete feindliche Bestimmung einen Kriegführenden zur Wegnahme berechtige, dann könne auf der ganzen Erde keine Ladung von Artikeln, die im Kriege gebraucht werden, vor Wegnahme geschützt sein. Wenn die in Ordnung befundenen Schiffspapiere nicht im Stande seien, die neutrale Bestimmung des Schiffes oder der Ladung zu erweisen, werde man den übelwollenden Verdächtigungen der Kriegführenden keine Grenze setzen können. Jeder Transport von Gegenständen, die im Kriege nützlich sind, würde verdächtig sein. Auf die Lage des neutralen

[1]) Travers Twiss a. a. O., S. 28.

Beſtimmungshafens in unmittelbarer Nähe des Feindes habe man ſich ſeitens der amerikaniſchen und italieniſchen Gerichte berufen, um die Vermutung eines Betruges zu rechtfertigen und um die ausgeſprochenen Urteile zu begründen. Wären dieſe Hafen auch weiter von Feindesland entfernt, auch dann ſei keine genügende Garantie gegen die Wegnahme gegeben; ein entfernter Hafen könnte ja ebenſogut als Etappe auf dem Wege zum Feinde dienen. Da die Beurteilung allein dem Priſengerichte des Nehmers überlaſſen ſei, werde man leicht finden, daß ein dem Feindesland weniger naheliegender Hafen während des erſten Teils der Reiſe nur zu dem Zweck gewählt worden ſei, um das Endziel und den unerlaubten Charakter des Transportes zu verſchleiern. Dupuis weiſt ferner darauf hin, daß man die Erleichterung, die der neutrale Zwiſchenhafen für den Transport zum Feinde biete, geltend gemacht habe. Jeder dem feindlichen Lande weniger weit entfernte Hafen als der erſte Abgangshafen biete eine Erleichterung und ſei infolgedeſſen verdächtig. Man habe ſchließlich auch aus der Tatſache, daß der neutrale Beſtimmungshafen keine Gegenſtände für den Krieg brauche, einen Schluß auf die feindliche Beſtimmung einer Zufuhr gezogen. Nichts zeige mehr den Neutralen die Gefahr einer ſolchen Präſumtion als die Unmöglichkeit, die Vermutungen der Kriegführenden vorauszuſehen oder zu beſchränken. Die Kriegführenden werden immer glauben, daß Waffen friedlichen Nationen nicht von Nutzen ſein können. Dieſelbe Anſicht werden ſie haben, wenn es ſich um Waren handele, deren Charakter zweifelhaft, die aber wohl dem Feinde von Vorteil ſein können. Der Handel der Neutralen vom neutralen Hafen zu neutralem Hafen müßte ſich dann jedes Transportes von Waren enthalten, die die betreffende Kriegspartei für Kontrebande erklärt hätte. Die amerikaniſchen Entſcheidungen hätten die Freiheit des neutralen Handels in einem Kriege zwiſchen Seeſtaaten eingeſchränkt; Italiens Entſcheidung im Falle „Doelwijk“ dehne dieſe Einſchränkung auf den Fall

aus, wo einer der kriegführenden Staaten ein Binnenstaat sei.[1])

Im gleichen Sinne äußert sich Hartmeyer. Nach seiner Ansicht muß außer Betracht bleiben, was mit der Ware geschehen soll oder geschehen kann, nachdem sie den neutralen Bestimmungshafen des Schiffes erreicht hat. „Ist eine Ware auf neutralem Schiffe von einem neutralen Abgangshafen nach einem neutralen Bestimmungshafen unterwegs, so bleibt sie so lange neutrales Eigentum und daher unantastbar, bis sich aus den späteren Umständen nach ihrer Löschung im neutralen Bestimmungshafen des Schiffes ergibt, daß mit der Verladung tatsächlich die Absicht verbunden gewesen war, dem einen der Kriegführenden eine Unterstützung zu verschaffen. Erst wenn die Ware sich auf direktem Wege zum Feinde befindet, kann sie de jure beschlagnahmt werden.[2]) Nach Thonier bildet die Theorie tatsächlich für die Neutralen eine ungerechtfertigte Vergrößerung des Schadens, den diese ohnehin schon durch die Verhinderung des Handels mit Kontrebande erleiden. Sie lege die Handelsbeziehungen, die ruhig fortgesetzt werden sollten, gänzlich lahm. Auch sei sie rechtlich unhaltbar; sie beruhe auf einer Fiktion und operiere mit Vermutungen, die allen Rechtsgrundsätzen widersprechen und zur reinen Willkür führten.[3])

Hören wir zum Schluß noch, was Fauchille zu dieser Theorie bemerkt. Nach seinem Dafürhalten ist die Lehre von der Einheitlichkeit der Reise eine juristische Anomalie. Einer Reise zwischen zwei neutralen Hafen dieselben Wirkungen beizulegen wie einer Reise zwischen einem neutralen und einem feindlichen Hafen, nur unter dem Vorwand, daß die Ware, einmal im neutralen Hafen angelangt, zum Feinde transportiert werden soll, heiße nichts anderes, als zwei verschiedene Reisen einer einzigen gleichzuachten. Die Theorie sei daher auf eine Fiktion

---

[1]) Dupuis, Le droit de la guerre maritime, S. 261.
[2]) Hartmeyer, a. a. O., S. 64/65.
[3]) Thonier, a. a. O., S. 271.

gegründet. Fiktionen widerstrebten aber dem Völkerrecht.[1])

Werfen wir einen Rückblick auf diese verschiedenen Äußerungen der Völkerrechtsschriftsteller, so kann es uns nicht wunder nehmen, daß auch die Staatenpraxis ihre eigenen Wege gegangen ist und nicht auf den Stand der Völkerrechtsliteratur Rücksicht genommen hat. Bis heute haben die Staaten in dieser Sache nach ihrem eignen Gutdünken und Interesse gehandelt; und wenn sich eine Praxis innerhalb eines Staates ausgebildet hat, ist sie nur nationales Recht geworden. Sie hat die Grenzen des Staates nicht überschritten. Wir sind also in dieser Sache noch sehr weit davon entfernt von einer übereinstimmenden Rechtsüberzeugung reden zu können. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise möchte nur von einzelnen Staaten den übrigen aufgezwungen und zum Völkerrechtssatz erhoben werden. Dagegen sträuben sich mit Recht diejenigen Staaten, deren Bestreben dahin geht, die Theorie aus dem Völkerrecht zu verbannen.

Es hat nicht an Versuchen gefehlt, auf diesem Gebiete positives Völkerrecht zu schaffen. An erster Stelle sind hier die Arbeiten des Institut de droit international zu nennen. Das Institut de droit international ist eine hochangesehene internationale Gesellschaft, die sich aus hervorragenden Vertretern des Völkerrechts aller Länder zusammensetzt. Im Jahre 1892 hatte der Schwede Kleen in der Sitzung des Institut zu Genf den Antrag gestellt, das Institut solle die Ausarbeitung einer internationalen Regelung des Rechtes der Kriegskontrebande in die Hand nehmen. Im darauffolgenden Jahre veröffentlichte Kleen in der Revue de droit international einen avant-projet de règlement international sur la contrebande et les transports interdits aux neutres.[2]) Als im Jahre 1895 das Institut zu Cambridge zusammentrat, lag außer dem unter Mitwirkung von Kleen und Brusa neu redigierten

---

[1]) Fauchille, in der Revue générale de droit international public, Bd. IV, S. 304.

[2]) Bd. 25, S. 400.

avant-projet,[1]) ein contre-projet des Deutschen Perels, Professors in Berlin, mit Motiven versehen vor.[2]) Zu einer Beratung im Plenum kam es jedoch nicht, sie wurde auf die nächstjährige Sitzung zu Venedig verschoben. Hier zu Venedig ist es zu einer endgültigen Regelung gekommen, hier ist es auch gewesen, wo man zuerst die Frage der Einheitlichkeit der Reise erörterte.[3]) Der Beratung wurden die zu Cambridge gefaßten Kommissionsbeschlüsse zu grunde gelegt. Art. 1 Abs. 2 dieser Beschlüsse trifft folgende Bestimmung: „La destination pour l'ennemi est présumée lorsque le transport va à l'un de ses ports. Gegen eine solche Vermutung läßt sich nichts einwenden; doch wird dieser Fall recht selten bleiben.[4]) Die Kommission hat das Recht der Kriegführenden, sich gegen die Zufuhr von Kontrebande zu wehren, nicht auf diese Fälle allein beschränkt. Sie hat eine solche Vermutung auch für den Fall für zulässig erklärt, wenn aus der Bestimmung des Schiffes allein nicht auf Kontrebande geschlossen werden kann d. h. wenn das Schiff sich nach einem neutralen Hafen begibt. Bildet der neutrale Hafen nur eine Etappe auf der Reise zum Feinde, ist also die verbotene Zufuhr wahrscheinlich, dann kann diese Umgehung nicht mit Hülfe von Vermutungen wie z. B. aus der Nähe des neutralen Hafens zum Feindeslande oder wegen der Wahrscheinlichkeit einer Beförderung vom neutralen Hafen auf dem Landwege zum Feinde geschlossen werden. Im Gegensatz zur amerikanischen Rechtsprechung, die solche Vermutungen für zulässig erklärt, fordert der Kommissionsbeschluß Beweise und unbestrittene Tatsachen. „La destination vers l'ennemi est présumée lorsque le transport va à l'un de ses ports ou bien à un port neutre qui, d'après des preuves évidentes et de faits incontestables n'est qu'une étape pour l'ennemi pour but final de la même opération commerciale". Sind diese Beweise

---

[1]) Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. 14, S. 33.
[2]) Annuaire, Bd. 14, S. 58.
[3]) l. c. Bd. 15, S. 218.
[4]) Rémy, a. a. O., S. 103.

auch dann gegeben, wenn das feindliche Land, wie z. B. Transval im Burenkriege, kein Seestaat ist und die Kontrebande, um zu diesem Binnenlande zu gelangen, einen diesem Lande benachbarten neutralen Hafen aufsuchen muß? Darüber entspann sich folgende Diskussion. Desjardins schlug vor zu sagen: n'est qu'une étape choisie pour tromper les belligérants sur la véritable destination du chargement. Die Absicht, die Desjardins damit verband, ging dahin, die Theorie der Einheitlichkeit der Reise gänzlich fallen zu lassen. Westlake widersprach ihm, man solle den ursprünglichen Text beibehalten und nur die Theorie nicht auf die Blockade anwenden. Darauf erklärte Desjardins: „Ce qu'il veut atteindre, c'est la fraude à cette loi, d'aprês laquelle, pour qu'il y ait contrebande, il faut que la marchandise soit dirigée vers un port belligérant. Tant qu'il n'est pas prouvé qu'il y a fraude, la marchandise est réputée innocente". Als man zur Abstimmung schritt, erklärte Fusinato mit Unterstützung von Catellani und Buzzati,[1]) er könne nicht für den Vorschlag Desjardins stimmen, da er nicht den Fall berücksichtige, daß eine Ware nach einem neutralen Hafen bestimmt sei, nicht um den Kriegführenden zu täuschen, sondern für einen Kriegführenden bestimmt ist, der keinen Hafen am Meer besitze. Desjardins' Vorschlag wurde abgelehnt und die erste Fassung des Artikels endgültig angenommen. Despagnet hat über diesen Beschluß des Institut folgende Kritik gefällt: „En somme, la question n'a pas été directement résolue ni même abordée par l'Institut: le texte qu'il a adopté, bien qu'excluant, semble-t-il, la théorie du voyage continu dans tous les cas même quand il s'agit de contrebande expédiée à un port neutre pour parvenir, par voie de terre, à un pays ennemi non maritime, a été voté dans une pensée très différente par chaque membre, les uns écartant la continuité de voyage, les autres l'acceptant toujours pour la contrebande de guerre, d'autres dans le cas seulement où cette contrebande est envoyée à un port neutre pour

[1]) Annuaire Bd. XV, S. 221.

être expédiée à un Etat belligérant qui n'a pas de débouché sur la mer".[1]) Die ganz unbeſtimmte Faſſung iſt denn auch in der Folge auf die verſchiedenſte Weiſe ausgelegt worden. Im allgemeinen aber läßt ſich ſagen, daß ſie wenig beachtet geblieben iſt und nur die Schriftſteller mitunter auf ſie zurückgreifen.

Vierter Teil.

Kritik der Theorie.

Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe iſt entſchieden zu verwerfen, ſie kann nie in die Rechtsüberzeugung der Staaten übergehen, ſie wird daher nie poſitives Völkerrecht werden können. Die Gründe, die gegen dieſe Theorie ſprechen, hat in meiſterhafter Weiſe Fauchille zuſammengetragen, ſodaß es ſchwer fällt, neue Geſichtspunkte gegen dieſe Theorie hinzuzufügen.[2]) Was an erſter Stelle die Völkerrechtsſchriftſteller gegen dieſe Theorie vorbringen, iſt die Tatſache, daß die Theorie auf einer Fiktion beruhe, die darin beſtehe, daß man zwei in Wahrheit verſchiedene Reiſen zu einer Reiſe ſtempeln will.[3]) Wie Sir Travers Twiß bemerkt, widerſtreben Fiktionen dem Völkerrecht umſomehr, als dieſes Recht „doit être la substance d'un sent commun plus parfait que toutes les autres lois, puisqu'il n'existe point de pouvoir suprême pour le faire respecter, et que ses problèmes d'une nature variable ne peuvent jamais être résolus que par un appel au jugement ou au sentiment de l'humanité. Dieſe Fiktion ſtützt ſich wiederum auf die ganz irrige Vermutung einer Abſicht der neutralen Kontrebande nach Ausſchiffung in einen neutralen Hafen dem

---

[1]) Revue générale, Bd. VII, S. 809.

[2]) Revue générale, Bd. IV, S. 304 f.

[3]) Thonier, a. a. O., S. 271. Sir Travers Twiß, a. a. O., S. 11.

Feinde zuzuführen.[1]) Schon die Tatsache, daß der Kriegführende die Vermutung hegt, der Neutrale wolle die Ware später dem Feinde zuführen, macht den Transport nach dieser Theorie von Anfang an unerlaubt. Es ist wohl kaum nötig, zu sagen, wie ein solches Verfahren anerkannten Grundsätzen des Strafrechts zuwiderläuft. Wo gibt es in der Welt ein Strafrecht, das die Absicht, ein Delikt zu begehen, bestraft. Man könnte dagegen einwenden, es werde nur der Versuch, Kontrebande zuzuführen, bestraft. Demgegenüber muß man festhalten, daß eine derartige Zufuhr nichts Strafbares darstellt, besonders wenn die wahre Bestimmung ein neutraler Ort ist. „Si la théorie du voyage continu transforme ce fait innocent à un fait coupable, c'est uniquement grâce à l'intention nuisible que le belligêrant attribue aux parties, c'est donc bien l'intention seule qui, dans cette théorie, constitue le corps du délit.[2])

Die Theorie bedeutet ferner eine völlige Verkennung des Rechtes der Kriegführenden. Infolge übertriebener strafrechtlicher Auffassung ist man vielfach dazu gekommen zu behaupten, das bloße Vorhandensein von Kontrebande fordere eine Vergeltung, müsse bestraft werden. Es kann demgegenüber nicht genug betont werden, daß das Recht der Unterdrückung der Zufuhr von Kontrebande kein Ausfluß irgendwelchen Hoheitsrechtes ist, sondern nur eine Maßregel, die durch die necessitas belli gerechtfertigt wird. Die Kriegführenden haben einer Zufuhr von Kontrebande gegenüber nur ein Defensivrecht, sie befinden sich ihr gegenüber in Notwehr. Notwehr setzt aber eine gegenwärtige Gefahr voraus, die im Fall eines Transportes zwischen neutralen Häfen nicht vorhanden sein kann. Was ferner gegen die Theorie spricht, ist die Tatsache, daß die Kriegführenden von vornherein von der Vermutung einer betrügerischen Absicht alles neutralen Handels ausgehen.[3]) Wann aber eine

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 304. Thonier, a. a. O., S. 272.
[2]) Fauchille, a. a. O., S. 305.
[3]) Fauchille, a. a. O., S. 306.

solche Vermutung gegeben sei, darüber entscheidet allein der Nehmer. Nur sein Wille bestimmt einseitig, ob in dem einzelnen Fall betrügerische Absicht vermutet werden könne, sein Wille hat die Kraft eines Rechtssatzes, schafft neues Recht. Der neutrale Handel ist umsomehr bedroht, als es die Offiziere der Kriegführenden sind, die selbständig über das Vorliegen einer Vermutung der betrügerischen Absicht entscheiden, also Leute, die nur den Kriegszweck im Auge haben, die von jeder neutralen Ladung glauben, sie erhöhe die Widerstandskraft des Feindes.[1] Die nichtigsten Vorwände werden hinreichen, um eine Wegnahme zu motivieren. Das Verfahren vor dem Prisengericht ist dann nichts als bloßer Schein. Wie kann hier der Neutrale seine Schuldlosigkeit beweisen, wenn nicht einmal seine unzweifelhaft richtigen Schiffspapiere ihn vor der Aufgreifung geschützt haben? Da für den Nehmer ja bloße Vermutungen Beweiskraft haben, wird er die Wegnahme nicht zu rechtfertigen brauchen; der Neutrale gerät in die üble Lage, den negativen Beweis seiner Schuldlosigkeit führen zu müssen. Die Theorie ist ferner unvereinbar mit den Grundsätzen der Pariser Seerechtsdeklaration. Hat diese dem neutralen Seehandel eine Erleichterung schaffen wollen, trägt die Theorie nunmehr dazu bei, diesen Zweck wieder illusorisch zu machen.[2] Nach der Theorie ist in Kriegszeiten kein neutrales Schiff, mag es auch noch so weit vom Kriegsschauplatz entfernt sein, vor Wegnahme geschützt. Die Theorie unterwirft sozusagen den ganzen neutralen Handel der Willkür der Kriegführenden. Besonders die letzte Erweiterung der Theorie, daß See- und Landreise im Falle der Zufuhr von Kontrebande eine einheitliche von Anfang an unerlaubte Reise bilden, hat nicht mehr zur Voraussetzung, daß zwei Seestaaten im Kriege miteinander liegen. Heut braucht nur ein kriegführender Staat an der See zu liegen, damit die Theorie auf den neutralen Seehandel Anwendung findet. Die Unterdrückung jeglichen

[1]) Thonier, a. a. O., S. 273.
[2]) Sir Travers Twiß, a. a. O., S. 29.

Handels mit Kontrebandewaren bringt es mit sich, daß neutrale Staaten während eines Krieges sich mit Kriegsartikeln nicht versehen können. Diese Lage ist um so schlimmer, wenn die Staaten selbst ihre Gegenstände nicht produzieren können.[1]) Daß nach dieser Theorie naturgemäß die Inselstaaten am meisten zu leiden haben, ist leicht einzusehen.

Man hat von Seiten der Anhänger der Theorie den Vorschlag gemacht, die Nachteile, die die Theorie mit sich brächten, dadurch herabzusetzen, daß man den Umfang der Kontrebande einschränke und genau regele. Dies ist aber völlig undurchführbar, da bisher unter den Staaten auch nicht die geringste Übereinstimmung über den Umfang der Kontrebande sich erzielen ließ. Die Kontrebande hat ihren vorwiegenden zufälligen Charakter beibehalten. Nach dem heutigen Rechtszustand darf jeder Staat zu Beginn des Krieges einseitig erklären, welche Waren er als Kontrebande ansehen will. Jeder Staat hat es also in der Hand, den Neutralen beliebige Beschränkungen hinsichtlich ihres bisherigen Handels aufzulegen. Bei der Rücksichtslosigkeit, mit der die Kriegführenden vorzugehen pflegen, ist es nicht zu verwundern, daß diese Liste oft bis ins unendliche ausgedehnt wird und daß gerade die nützlichsten und im Frieden unentbehrlichsten Dinge, wie z. B. Lebensmittel und so manches andere, friedlichen Zwecken Dienende, von dem Verbote betroffen wird. Kommt nun noch zu dieser umfangreichen Aufzählung von Kontrebandegegenständen von Seiten der Kriegführenden eine strikte Durchführung der Theorie von der Einheitlichkeit der Reise hinzu, was bedeutet dies anderes als eine fast völlige Unterdrückung des neutralen Handels? Kehren dann nicht die rechtlosen Zustände vor der Pariser Seerechtsdeklaration zurück?

Prüfen wir die amerikanischen Urteilssprüche, sowie den Urteilsspruch im Falle „Doelwijk“, so will es uns auf den ersten Blick scheinen, als ob diese Urteile die An-

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 310.

wendung nur unter beſtimmten einſchränkenden Voraus-ſetzungen zuließen.[1]) So wurde im Falle „Bermuda“ hervorgehoben, daß Naſſau infolge ſeiner günſtigen Lage zu einem Sammelplatz für die Ausrüſtung der Südſtaaten beſonders geeignet geweſen ſei. Auch im Falle „Doelwijk“ iſt ſcheinbar der Umſtand, daß Dſchibuti den Zugangs-hafen zu dem abeſſiniſchen Binnenſtaat bildete, ins Gewicht gefallen. Könnte man nicht, ſo fragt man ſich, eine Milderung der Theorie herbeiführen, wenn man ſich auf die Fälle beſchränkte, daß der neutrale Zwiſchenhafen in unmittelbarer Nähe des Feindeslandes liege, oder von dem neutralen Beſtimmungshafen der einzige Zuweg zum feindlichen Binnenſtaat möglich ſei? Darauf iſt zu erwidern, daß die in den Urteilen aufgeſtellten Voraus-ſetzungen keineswegs einſchränkenden Charakter haben; ſie ſind vielmehr nur von den Gerichten als beſondere Eigentümlichkeiten des Falls aufgeführt worden. Selbſt wenn die Anwendbarkeit der Theorie an ſolche Voraus-ſetzungen geknüpft wäre, entſteht wiederum die ſchwer zu löſende Frage, wann im einzelnen Falle dieſe Bedingungen gegeben ſeien. Würde man auch Bedingungen aufſtellen, ſo könnten ſie doch nur unbeſtimmt lauten; die Kriegführenden würden ſich nicht an ſie halten und die beabſichtigte Milderung würde nicht eintreten.

Haben wir vorhin auf die Nachteile aufmerkſam gemacht, die ein neutraler Inſelſtaat, der nur auf die Einfuhr von neutralen Staaten angewieſen iſt, durch die Kriegführenden erleiden kann, können wir doch auch andrerſeits Vorteile dieſer Staaten konſtatieren. Die Eigenart der Lage dieſer Staaten bringt es mit ſich, daß auf ſie die letzte Erweiterung der Theorie auf Transporte, die auf dem Landwege dem Feinde zugeführt werden ſollen, nie Anwendung finden können. Dies erklärt auch zum großen Teil die Stellungnahme dieſer Staaten für die Theorie.

Noch eine weitere Erwägung ſpricht gegen die Theorie. Weit entfernt davon, nur eine Bedrohung des

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 311.

Handels zwischen zwei neutralen Staaten zu bilden, trifft sie in gleicher Weise auch den Verkehr zwischen Häfen ein und desselben neutralen Landes.[1]) Wie wir gesehen haben, genügt ja nach dieser Theorie jede Vermutung. Den Kriegführenden wird die Behauptung sehr leicht fallen, eine weitere Reise zum Feinde sei beabsichtigt. Stellen wir uns einen Krieg zwischen England und Rußland vor, dann würde der ganze deutsche Seehandel bedroht sein, der Handel der Nordsee mit der Ostsee von den Engländern und der Handel der Ostsee mit der Nordsee von den Russen. Zu solch ungeheuren Konsequenzen muß die Theorie führen. Es gewinnt dann beinahe den Anschein, als ob die gegenseitig sich bekämpfenden Kriegführenden zur Unterdrückung des neutralen Handels sich vereinigen.

Auch der Handel eines neutralen Mutterlandes mit seinen Kolonieen muß nach dieser Theorie in Kriegszeiten lahmgelegt werden. Fauchille führt ein interessantes Beispiel an.[2]) Ein Aufruhr in einer Kolonie gegen ein neutrales Mutterland kann, wenn zwei andere Seestaaten im Kriege mit einander liegen und diese auf die neutrale Schiffahrt die Theorie anwenden, nicht unterdrückt werden, da die Hülfsmittel auf dem Wege zu den Kolonieen jederzeit weggenommen werden können. Sollen wir uns noch die unheilvollen Wirkungen ausmalen, die nach der Theorie eintreten müssen, wenn zu gleicher Zeit zwei Kriege zwischen vier verschiedenen Mächten toben? Genug, die Theorie ist einfach unhaltbar. Glauben die Kriegführenden aber keinen genügenden Schutz gegen die Zufuhr von Kontrebande durch Neutrale zu besitzen, so möchte ich darauf hinweisen, daß ihnen ja noch andere Mittel und Wege zur Verfügung stehen, die Kontrebandezufuhr zu unterdrücken. Werden verbotene Waren nach einem neutralen Zwischenhafen geschafft, um von da zur See weitertransportiert zu werden, so steht ja den Kriegführenden noch der Weg offen, die Kontrebande im letzten

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 314.

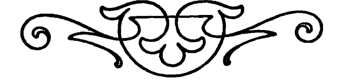
[2]) Derselbe, a. a. O., S. 315.

Teil der Reise, wo die feindliche Bestimmung unzweifelhaft vorhanden ist, wegzunehmen. Was schließlich den Fall anbetrifft, daß die verbotenen Waren nach einem verbotenen Hafen geschafft werden, um von da dem Feinde auf dem Landwege zugeführt zu werden, kenne ich keinen anderen Ausweg, als diesen neutralen Ländern die Pflicht aufzuerlegen, ihrerseits solche Transporte zu verhindern.[1] Dieser Vorschlag geht nicht einmal so weit wie die schon öfter aufgestellte Forderung, die neutralen Staaten sollten die Ausfuhr von Kontrebande aus ihren Ländern durch die innere Gesetzgebung verbieten.

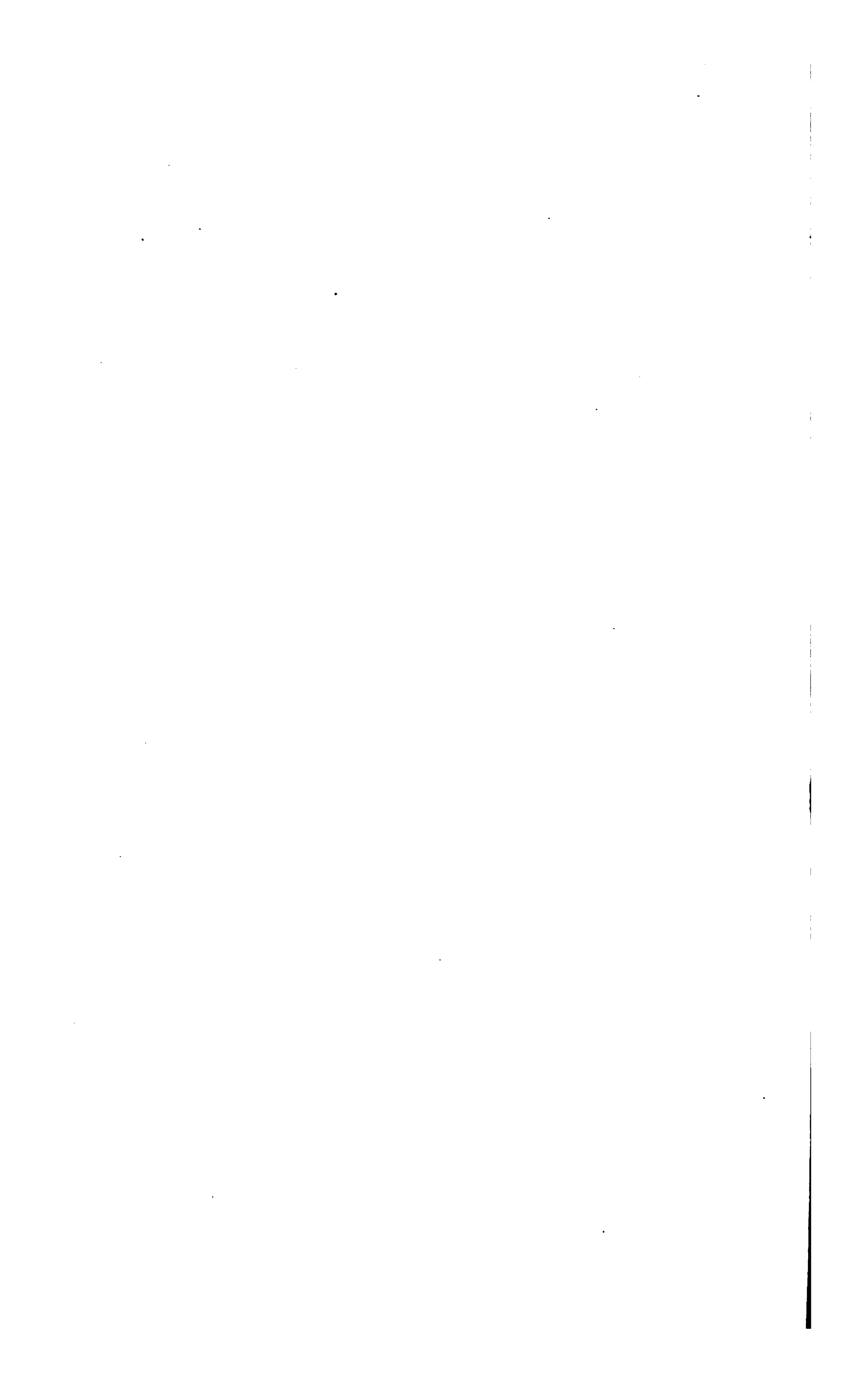
Mit großer Freude und Genugtuung mußten wir es begrüßen, daß die zweite Haager Friedenskonferenz sich mit der völkerrechtlichen Regelung des Rechtes der Kontrebande beschäftigte. Das russische Konferenzprogramm sah in seinem Abs. 3c die Regelung der Kontrebande vor. Die Konferenz würde sich ein großes Verdienst erworben haben, wenn sie zu der Theorie der Einheitlichkeit der Reise Stellung genommen und die Verwerfung der Theorie endgültig ausgesprochen hätte. Leider ist diese Hoffnung wieder nicht erfüllt worden. Man hat, bezeichnend für die Schwierigkeiten, welche der Normierung des Rechtes der Kontrebande entgegenstehen, deren Verwirklichung als Utopie bezeichnet. Dieses Wort sollte nicht schrecken. Ist doch, um mit einem englischen Dichter zu reden, jeder Fortschritt die Verwirklichung von Utopieen. Auch die Idee eines internationalen Schiedsgerichtshofes, eines Weltfrachtrechts, sind anfangs von der Hand gewiesen worden. Ich möchte mit den schönen Worten Kleens schließen: „La civilisation de la guerre est-elle autre chose que le triomphe du droit? La neutralité n'est redevable de son état juridique actuel qu'à la victoire que la civilisation a précisément remportée sur la coutume de considérer ses transgressions comme de simples risques à courir. Il faut que cet état juridique se perfectionne; il faut

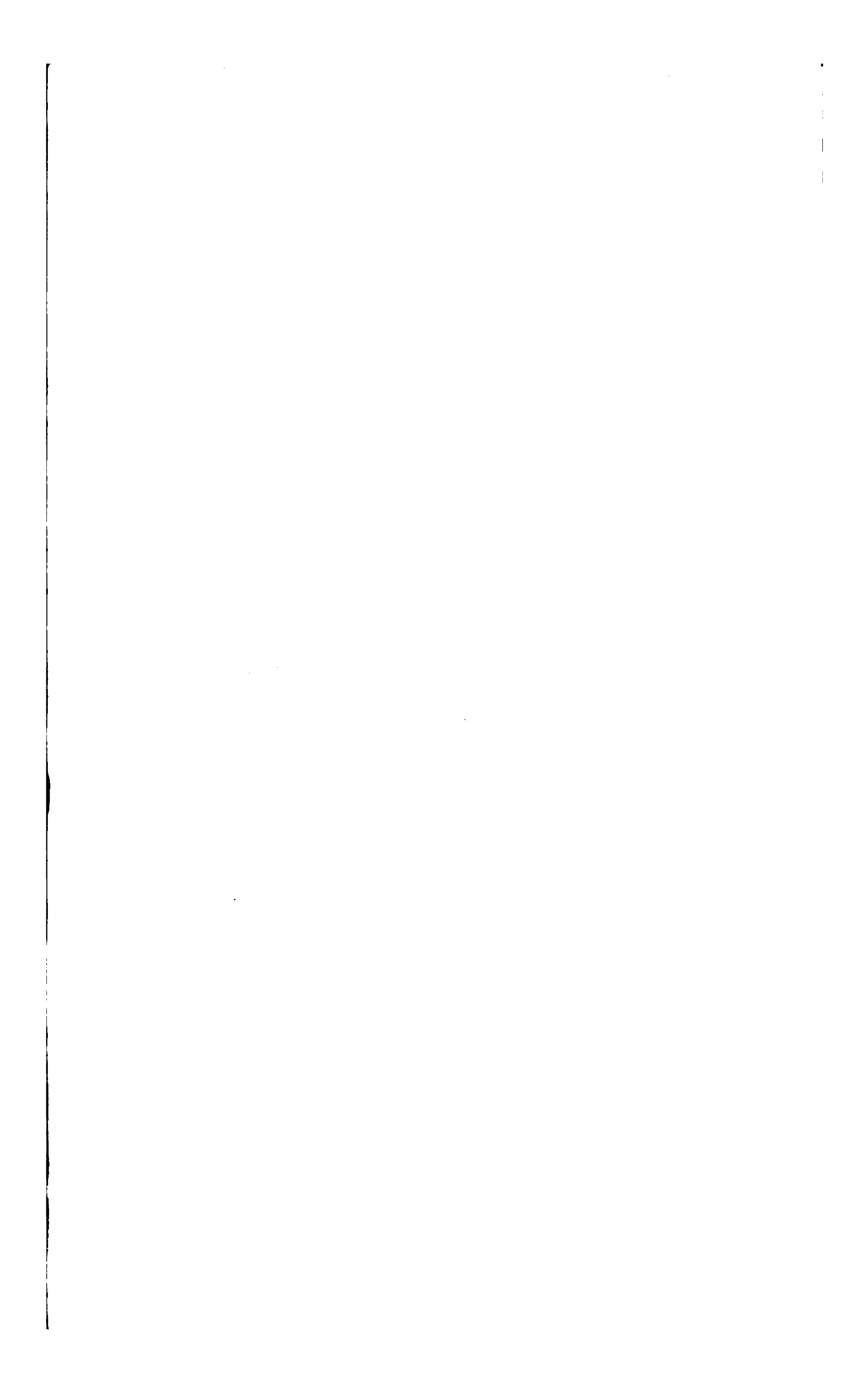
[1] Perels, Öffentliches Seerecht der Gegenwart, S. 242.

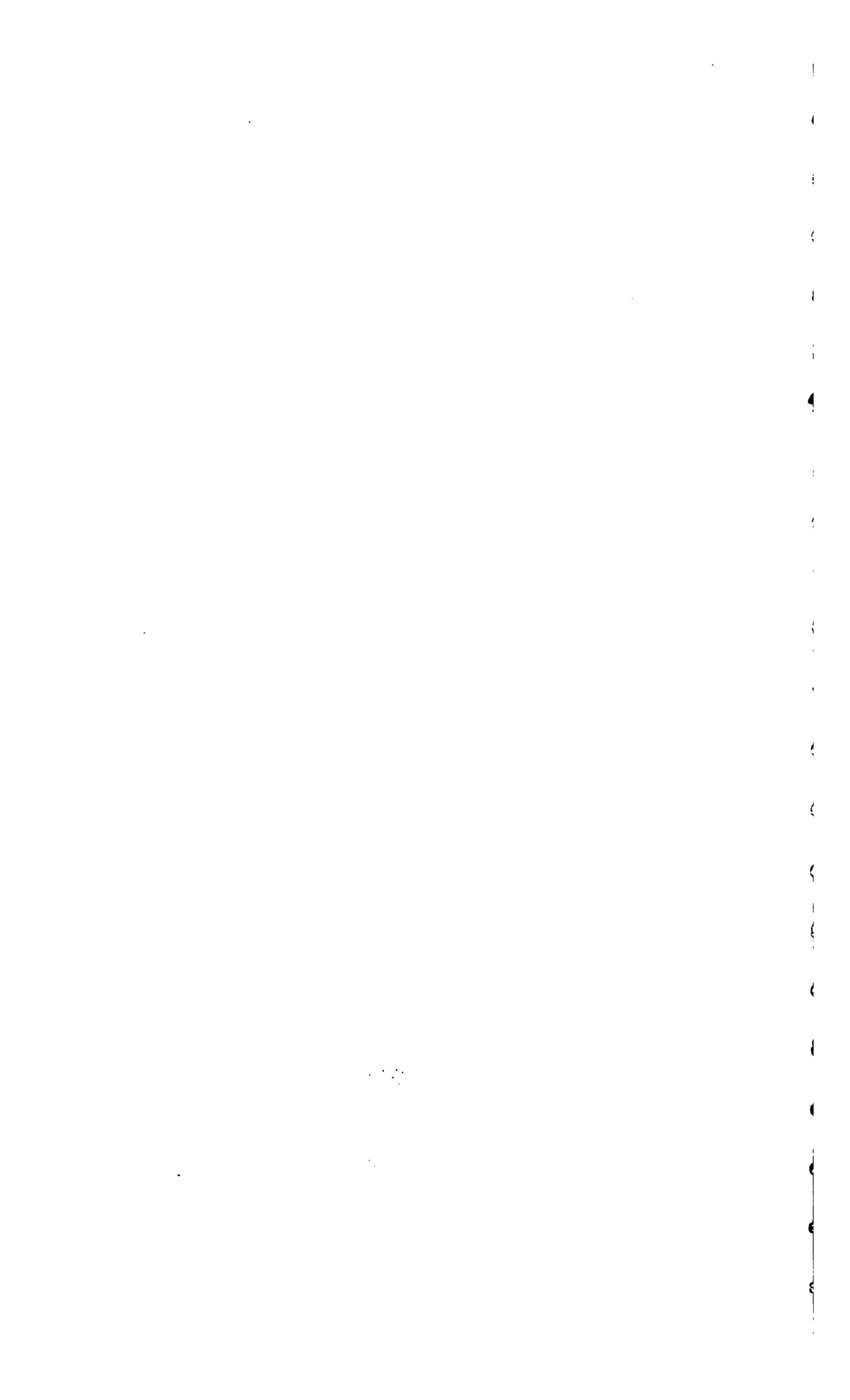
que l'aventure de contrebande de guerre, ce dernier reste d'un désordre compromettant la neutralité, soit définitivement bannie du droit".[1])



[1]) Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. XV, S. 105







BK 2003